

2016-05

Pedaleando hacia una ciudad cicloinclusiva

Salcedo-Torres, Yeriel

Salcedo-Torres, Y. (2016). Pedaleando hacia una ciudad cicloinclusiva. Trabajo de obtención de grado, Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable. Tlaquepaque, Jalisco: ITESO.

Enlace directo al documento: <http://hdl.handle.net/11117/3791>

Este documento obtenido del Repositorio Institucional del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente se pone a disposición general bajo los términos y condiciones de la siguiente licencia:
<http://quijote.biblio.iteso.mx/licencias/CC-BY-NC-ND-2.5-MX.pdf>

(El documento empieza en la siguiente página)

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

Reconocimiento de validez oficial de estudios de nivel superior según acuerdo secretarial 15018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de noviembre de 1976.

Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano
MAESTRÍA EN CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO SUSTENTABLE



PEDALEANDO HACIA UNA CIUDAD CICLOINCLUYENTE

Trabajo recepcional para obtener el grado de
MAESTRO EN CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO SUSTENTABLE

Presenta: Yeriel Salcedo Torres

Tutores: Dr. Raúl Díaz Padilla / Dr. Xavier Vargas Beal

San Pedro Tlaquepaque, Jalisco. mayo de 2016.

Gracias al CONACYT por la
beca que fue la base
económica para poder
cursar esta maestría.

Resumen:

Desde la década de los 70s del siglo pasado, los gobiernos municipales del Área Metropolitana de Guadalajara y el gobierno del Estado de Jalisco tuvieron como base de su política pública de movilidad el fomento del uso del automóvil, dejando de lado otros medios de transporte como el transporte público o el uso de la bici; la mayoría del gasto de su presupuesto era para obras que privilegiaban el automóvil particular. Con el pasar de los años esto trajo problemas ambientales y sociales: aumento de la contaminación del aire, aumento en las muertes por accidentes viales y pérdida de espacio público, entre otros. En el año 2007 surgieron varias organizaciones ciudadanas que empezaron a realizar actividades en pro del uso de la bici como medio de transporte. Estas acciones visibilizaban la falta de acceso a la calles de las personas que usan la bici como medio de transporte y reivindicaban el derecho a circular de forma segura y digna, denunciando los problemas relacionados con la movilidad de la ciudad y tratando de incidir en la planeación y construcción de una ciudad más humana y sustentable. De esta forma inició un cambio político y social donde se posicionaron reivindicaciones sociales sobre el derecho a la ciudad y la sustentabilidad urbana desde la movilidad sostenible. El tema ganó espacios en varios ámbitos y tuvo un impacto en las políticas públicas y la percepción de la ciudadanía sobre el uso de la bici como medio transporte.

Palabras clave:

Movimientos sociales, movilidad, sustentabilidad, derecho a la ciudad, participación ciudadana.

Gracias a Carmen que me dio todo su apoyo de principio a fin en este ciclo. A Xavier Vargas, Raúl Díaz, Rodrigo Flores, Carlos Peralta, Magdalena López De Anda, Gerardo Pérez, Majo Arguelles y Óscar Castro por sus aportes en el andar de este camino que hicieron que este documento se hiciera realidad. . A Rodolfo Aceves, por la lectura crítica y sus contribuciones a este trabajo. Muchas personas son parte de este pedaleo desde hace más de nueve años, están y estuvieron en GDL en rila (GDL en bici/Rila libre), Bici Blanca y Rodada al desnudo (WNBR GDL), gracias por la paciencia durante mis ausencias, por compartir ideas, experiencias y ser cómplices. A mi familia, pues a pesar de las angustias que han vivido y viven por que ando en bici en esta ciudad me siguen apoyando. Y finalmente a mi sobrino Isaac, para que vea que sí se pueden hacer muchas cosas, es cuestión de echarle ganas.



Fotos: Refugio Ruiz, Yeriel Salcedo, Joy Nuño, GDL en bici, El Informador / OEAG.

La ciudad está perdiendo su escala humana y adquiere la escala del automóvil; es importante hacer conciencia de las consecuencias negativas de la motorización masiva. La zona metropolitana de Guadalajara no debe seguir adecuándose a las exigencias del uso masivo del automóvil particular. Hay que recuperarla como un espacio habitable, limpio, seguro y de intercambio social espontáneo; la movilidad debe ser complementaria y ofrecer diferentes opciones de transporte colectivo más adecuadas a las necesidades de la ciudadanía”.

(Movilidad, una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara. ITESO,1999)

Índice

Introducción	1
1. Antecedentes: la problemática de la movilidad en Guadalajara	5
El auto: historia de un proceso de desigualdad.....	6
La colonización del automóvil en la ciudad de Guadalajara	10
La vulnerabilidad de las personas que usan la bici en la ciudad	17
La bici: una parte de la solución.....	21
Un movimiento a favor de la bicicleta en Guadalajara.....	26
Revisión documental	29
Aporte de la investigación	34
2. Marco teórico – metodológico de la investigación.....	35
Gestión social de la ciudad: nuevo paradigma del funcionalismo al empoderamiento social del hábitat.....	35
Conceptos clave.....	42
Construyendo ciudad entre todas y todos	42
Las mismas vías, los mismos derechos.....	45
El lado sustentable de andar en bici	47
La cuestión metodológica: una mirada a la acción en bici.....	51
Los enfoques de investigación	51
Metodologías de análisis.....	52
Observables.....	55
Técnicas de investigación	56
Población y muestra.....	56
Fuente de información primaria y secundaria.....	56
Método de análisis y discusión de los resultados	58
Escala de análisis	59
Presentación del trabajo: Narratología.....	59
3. Historia del movimiento ciclista en Guadalajara	61
Primera etapa: 1971-2006	63
Segunda etapa: 2007 – 2015	75
Reporte de trabajo de campo	162
Análisis de línea del tiempo	162
Análisis de entrevistas.....	175
4. Dialogo teórico - empírico	187

El movimiento ciclista, un movimiento social.	187
La dominación del coche y el derechos de la bici en la ciudad	206
Andar en bici: una propuesta - acción por la sustentabilidad.....	209
Ciudad material, ciudad virtual: Incidencia social en la ciudad	211
5. Conclusiones	221
Proposiciones o hallazgos	223
Índice Fotográfico	227
Bibliografía.....	229

Introducción

La ciudad de Guadalajara como otras ciudades de México ha basado principalmente su política de movilidad en el uso del automóvil particular y ha dejado en el olvido o con poca proyección otros medios como el transporte público, el uso de la bici y la movilidad peatonal. Esta dinámica ha traído consecuencias que generan problemas ambientales, sociales, económicos, de salud, de planeación y de acceso a la ciudad, así como una desigualdad en el uso del espacio público.

Una de las premisas de esta investigación es que antes del 2007 la inversión para infraestructura para la gente que usaba la bici como medio de transporte por parte de los gobiernos de esta ciudad era poco o nula, la persona que andaba en bici era como un fantasma en la calle y no se garantizaba por parte del gobierno o la sociedad tener un espacio seguro y digno para poder moverse en la ciudad. En 2002 se construyó una ciclo vía por av. La Paz en el Municipio de Guadalajara y los vecinos de la colonia Arcos Vallarta por donde estaba el trazo la rechazaron, a pesar de ya estar construida tuvo que ser removida en menos de un año.

En 2007 surgieron varias organizaciones en pro del uso de la bici como medio de transporte. Un grupo de personas empezaron a organizarse para posicionar el tema de la importancia del uso de la bici para hacer frente a los problemas de movilidad que la ciudad tenía. Organizaciones ciudadanas como Bici 10, Femibici, GDL en bici, la Red Universitaria para la Movilidad (RUM) por mencionar algunas, realizaron y realizan actividades para promover o posicionar un cambio de paradigma en cómo nos movemos en la ciudad y hacer una crítica sobre calles poco accesibles, donde la infraestructura limita el caminar o andar en bici, y cómo el uso de la bici como medio de transporte abona hacia una movilidad sustentable y una ciudad más humana.

Estas acciones iniciaron un cambio político y social: los políticos empezaban a utilizar la bici como un símbolo de campaña, o de proyectos con beneficios a la ciudad. Hubo un

aumento el numero de personas en las calles usando la bici como medio de transporte, en lo medios de comunicación es un tema recurrente al igual que en las redes sociales. Universidades y otras organizaciones de derechos humanos realizan acciones con la bici como símbolo de acción, el gobierno estatal y municipal han invertido en infraestructura y equipamiento en la Área Metropolitana de Guadalajara. Personas en las calles que van en sus automóviles ya ceden el paso a las personas que usan la bici, ya se ven, dejaron de ser un fantasma, y todo gracias a que los colectivos ciudadanos, universidades, a empresas como tiendas de bici o de otra índole, líderes de opinión, medios de comunicación, personas de la política y la academia pudieron posicionar en la agenda pública los beneficios del uso de la bicicleta para la ciudad.

Esta investigación se centra en los actores que promueven el uso de la bici como medio de transporte principalmente los grupos ciudadanos en la Área Metropolitana de Guadalajara y su incidencia ciudadana a favor de una ciudad cicloinclusiva y de la movilidad sustentable en el periodo de 2007-2015. La pregunta que guía de esta investigación es *¿Cómo ha sido el proceso del posicionamiento del uso de la bici como alternativa de movilidad sustentable en el Área Metropolitana de Guadalajara por parte de la sociedad civil organizada?*. Como preguntas complementarias, se plantean: *¿se puede hablar de un movimiento social? ¿cuáles son sus reivindicaciones y sus estrategias de acción? ¿Cómo ha incidido el uso de la bici como medio de transporte en la política pública y en la sociedad? ¿Qué le da sentido a estas acciones?*.

La investigación tiene como objetivo sistematizar nueve años de acciones ciudadanas en pro del uso de la bici como medio de transporte, su relación con los gobiernos municipales que integran al Área Metropolitana de Guadalajara en especial Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tlajomulco y el gobiernos del Estado de Jalisco y su impacto en las políticas públicas y en los proyectos sobre este tema. El análisis contempla lo social (integrantes de los grupos, la ciudadanía y su percepción de este tema de la movilidad no motorizada) y gubernamental (cuáles han sido las dinámicas que han cambiado, reglamentos o leyes que intervienen en la planeación de la movilidad en la

ciudad) lo que podría dar pistas para buenas prácticas o recomendaciones sobre lo que se ha realizado para la incidencia de un tema en la ciudad.

Se hará también una síntesis de las visiones y alternativas que existen para una ciudad incluyente de las personas que ven a la bici como un medio de transporte y una opción para la movilidad sustentable, a partir de los discursos, las propuestas y acciones ciudadanas de grupos organizados en la ciudad. Se propone evaluar cómo estas visiones y acciones han sido detonantes de políticas públicas y proyectos gubernamentales en los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara y del gobierno del Estado de Jalisco, tanto en infraestructura, campañas y discurso mediático para resolver los problemas de movilidad en la ciudad.

Finalmente, se buscará identificar cual es la percepción de la ciudadanía sobre el uso de la bici como medio de transporte, los cambios políticos y sociales/culturales que se tienen que llevar a cabo para tener una movilidad incluyente, sustentable para tener una ciudad humana y más sana para aumentar la calidad de vida de los que vivimos en ella. Todo esto en el marco del derecho a la ciudad, la participación y el empoderamiento ciudadano.

Como objetivos específicos se pretende entonces:

- Sistematizar y analizar las acciones ciudadanas que han sentado precedentes en el ámbito de la movilidad ciclista en Guadalajara.
- Analizar la interacción de la ciudadanía y el gobierno en la construcción de la ciudad y acercamientos muy puntuales de la planeación de la acciones en pro de la movilidad en bicicleta.
- Analizar el impacto de las acciones de los grupos ciudadanos y/o asociaciones civiles en las políticas públicas implementadas por los gobiernos en materia de movilidad ciclista y en el imaginario urbano de una movilidad sustentable en la ciudadanía en general.

En el primer capítulo, abordo la cuestión teórico – metodológica, definiendo algunos de los principales conceptos que utilizaré a lo largo de la investigación, así como las herramientas metodológicas para recabar y sistematizar la información. En un segundo capítulo, se hace una referencia de los antecedentes del automóvil y la bici, así como su utilización, desde una perspectiva histórica. Más adelante desarrollo la problemática vinculada al uso excesivo del automóvil en las ciudades.

El tercer capítulo se enfoca en el análisis de la construcción del movimiento ciclista, a partir de una línea del tiempo que comienza en el año 1971 y llega hasta el 2015; un mapeo de actores y la sistematización del trabajo de campo y análisis de entrevistas realizadas. Un cuarto capítulo discute, a la luz de los debates de la gestión social de la ciudad algunos de los aportes e impactos del movimiento ciclista a la participación ciudadana, el derecho a la ciudad y la sustentabilidad. Finalmente, se esbozan algunas conclusiones y hallazgos principales de esta investigación.

1. Antecedentes: la problemática de la movilidad en Guadalajara

En el área metropolitana de Guadalajara en los últimos 20 años se dio una política pública sobre movilidad que invirtió más en infraestructura para el coche privado y dejó a un lado otras formas de movilidad como el transporte público, la bici o caminar. Fue poca la inversión en programas de cultura vial, en calles y espacios donde todos los medios de transporte puedan integrarse o convivir. Según el Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara:

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) se ha convertido en un lugar poco habitable debido a un crecimiento exponencial y anárquico de la mancha urbana, facilitado por la extensión de la infraestructura vehicular. En los últimos veinte años el parque vehicular se cuadruplicó con un modelo de ciudad pensado exclusivamente para el automóvil y financiado por todos los ciudadanos, mientras que el sistema de transporte público ha sido prácticamente ignorado. Se sabe que ciudades como Guadalajara, que han basado su desarrollo urbano en función de la infraestructura para el automóvil, padecen hoy de la evidente pérdida de eficiencia urbana, de precarias condiciones de habitabilidad para muchos ciudadanos, de incremento de los problemas de salud (como la obesidad por sedentarismo), de graves impactos a la economía familiar por la baja eficiencia en los desplazamientos y de exclusión de los grupos sociales más vulnerables (Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara, 2011).

Una idea en la sociedad es que el automóvil privado es parte de la vida de las personas, a pesar de que menos de la mitad de la población de la ciudad tienen automóvil propio. El automóvil pasó a ser un objeto que da estatus social y que es parte del desarrollo económico, social y cultural que tenemos como personas y familia, además de considerarse parte del “desarrollo” de una ciudad de “primer mundo”.

La ciudad buscó los beneficios del coche para la sociedad como seguridad y desarrollo económico y parece ser que determinó el grado de eficiencia en la movilidad estaba basado en el número de puentes, pasos a desnivel, calles o avenidas de más de 4 carriles para automóviles. Algo que con el tiempo y la realidad estamos viendo que fue un error.

El abordaje de los antecedentes, será primero hacer una breve historia del automóvil desde su invento y su desarrollo desde una mirada crítica para plantear cuales han sido sus aportes a las dinámicas de la sociedad en la ciudad y sus externalidades a la misma.

También se realizara una breve historia de la bici bajo la misma mirada que se hizo con el automóvil para así tener una visión de estos dos elementos de la movilidad en las ciudades para pasar sobre como las personas se organizar para realizar una participación ciudadana desde una mirada crítica al modelo de desarrollo del automóvil privado en la ciudad y como ven a la bici como un propuesta-acción para un cambio de paradigma.

Y finalmente se realizara una revisión de los trabajos de investigación que se han hecho relacionados con el tema de la movilidad, la bici y la sociedad en esta ciudad.

El auto: historia de un proceso de desigualdad

El automóvil inicia su historia en el siglo XVIII. “En 1769, Joseph Cugnot, oficial del ejército Francés, construye un triciclo con ruedas impulsado a vapor con la idea de transportar los cañones de artillería, que llamaría Fardier; tenía un motor a vapor con dos cilindros, con un peso de más de 4 toneladas” (Circula seguro, S/F).

Ese fue el inicio de una serie de pruebas para ir mejorando este vehículo que ayudaría a ciertas labores pesadas como el transportar materiales. No fue sino hasta el año 1801 que en Inglaterra, “Richard Trevithick construyó un automóvil a vapor para el transporte de personas” (Monroy, A. 2013). La idea era buscar un transporte público que pueda moverse por los caminos sin necesitar vías de ferrocarril, el medio de transporte colectivo más popular en esa época. Además, “los ingenieros consideraron la construcción de varios carros de propulsión mecánica para evitar el uso de caballos. Esto requería gran cantidad de tierras cultivables que podrían ser mejor utilizados para alimentar a la población cada vez mayor de Gran Bretaña” (Monroy, A. 2013).

En este periodo se habla de un retraso en el desarrollo del automóvil ya que se puso un peaje o cuotas en Inglaterra para el uso de los automóviles a vapor fomentado por las personas que usaban el caballo como medio de transporte porque su peso desgataba más las carreteras (Monroy, A. 2013).

La idea del coche a vapor se fue desarrollando y fue en el año de 1860 que Etienne Lenoir patentó el primer motor a explosión y en 1863 lo monta en un vehículo de tres ruedas (Biografías y vidas. S/F). En 1866 Gottlieb Daimler construyó el primer automóvil con un motor de combustión interna (Cuadrilla, M. 2011) y en 1888 Charles *Jeantaud* construye el primer coche eléctrico (Diario motor, 2011).

Este invento fue desarrollándose para mejorar las máquinas que ayudarían a una mejor movilidad a la sociedad. Fue en el año de 1896 en la ciudad de Norwood, *Massachusetts* en Estados Unidos que se registra la primera compra de la historia de un automóvil y un año después, en 1887 se presenta el primer vehículo familiar de cuatro plazas. El uso de este vehículo empieza a expandirse para remplazar a los carruajes de tracción animal y el ferrocarril; en 1902 en Alemania entra en servicio el primer vehículo de bomberos motorizado (Navarro, A. S/F).

Ya para inicios del siglo XX en los primeros años entre 1900 a 1910 se empiezan a fundar grandes empresas para la construcción de automóviles como Ford, Benz y otras más (Navarro, A. S/F). Se desarrolla el automóvil de combustión interna, líneas de producción inician su andar y la venta de miles de automóviles por el mundo comienza.

Al mismo tiempo tenemos el inicio de accidentes relacionados con los coches que van desde atropellamientos, choques entre vehículos y objetos fijos. En 1770 el mismo inventor de primer vehículo con motor, Joseph Cugnot, choca su triciclo con motor a vapor contra una pared donde no hubo lesionados. En 1896 tenemos el primer accidente de una persona atropellada, que además fue la primera muerte; ese mismo año fue el primer accidente entre dos vehículos donde estuvieron involucrados un coche y una bici (Álvarez, F. 2011).

Fue en el año de 1903¹ que los primeros automóviles llegaron a la ciudad de México y para el 1907 en el periodo gobernado por Porfirio Díaz se creó el primer reglamento de tránsito en el país. Se definirían las velocidades máximas de circulación que serían de 10 km por hora en calles estrechas y 40 en calles más amplias (Preciado, K. 2011) . Además se crea un impuesto para sus propietarios que fue eliminado en 1911 por Francisco I. Madero (Medina, C. 2015).

Comenzó la era de un medio de transporte que fue creado para ayudar y mejorar la forma de movilidad de las personas y carga de materiales en las ciudades sin la limitante del ferrocarril. El auto en México fue creciendo de 800 vehículos en 1906 hasta 38,023,535 en 2014 (INEGI, 2015). En el mundo se estima que circulan alrededor de 1,1 millones vehículos en al año de 2013 (Kogan, E. 2014).

La planeación de las ciudades fue abriendo espacio para los vehículos motorizados y para vehículos grandes en comparación a otros medios de transporte como el caballo, la bici o caminar.

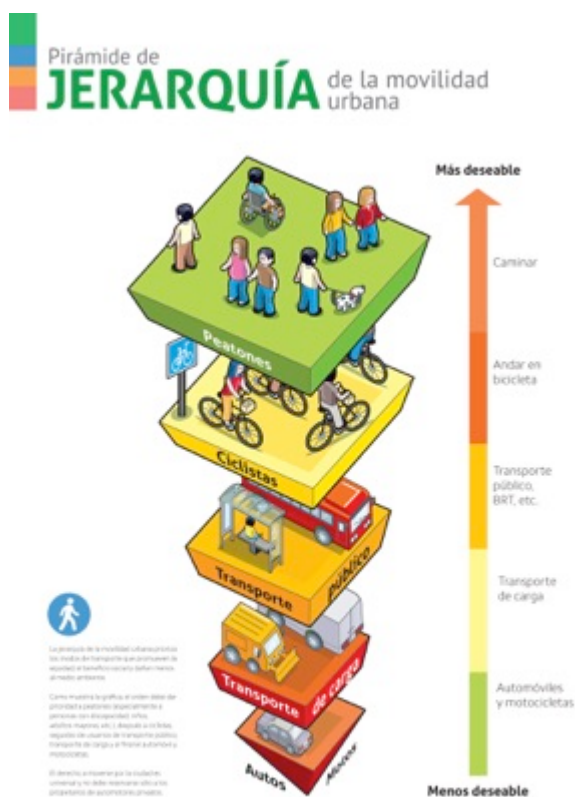
Pero además en el transcurso del siglo XX se empieza a hablar de su lado oscuro:

Cuando se inventó el automóvil, este debía procurar a unos cuantos burgueses muy ricos un privilegio absolutamente inédito: el de circular mucho más rápido que los demás. La velocidad de todas las diligencias era esencialmente la misma, tanto para los ricos como para los pobres. La carreta del rico no iba más rápido que la del campesino, y los trenes transportaban a todo el mundo a la misma velocidad. No había, hasta el cambio de siglo, una velocidad de desplazamiento para la élite y otra para el pueblo. El auto cambiaría esto: por primera vez extendía la diferencia de clases a la velocidad y al medio de transporte (Gorz, A. 1973).

Un vehículo que en sus ideas originales hablaba de transporte de personas y de carga de materiales de forma más rápida, segura y eficiente, de reducir tiempos de traslado en distancias largas empieza a ser una imagen de desigualdad económica y diferencias de clases.

¹ En una nota del periódico El Informador del 22 de septiembre de 2012 llamada “En una década, el doble de vehículos” se menciona que el primer coche llegó a la ciudad en el año 1898.

A nivel internacional se comienza a hablar de los efectos negativos causados por el uso de esa gran cantidad de vehículos que circulan en las calles y carreteras del mundo. Tres temas se han visibilizado y se han retomado como temas de política pública: uno es la contaminación del aire, que un informe de 2014 de la Organización Mundial de Salud titulado “Calidad del aire (exterior) y salud” arrojó datos que aseguraban que en el mundo en el año 2012 hubo 3.7 millones de defunciones prematuras en las ciudades y zonas rurales por esa causa. Dos, la seguridad vial; la misma organización en el año 2015 en su informe “Lesiones causadas por el tránsito” dio el dato de que aproximadamente murieron 1.25 millones de personas en todo el mundo por accidentes de tránsito y dejó entre 20 millones y 50 millones de personas con traumatismos no mortales y alguna forma de discapacidad. Tres, la pérdida del acceso a la ciudad desde el tema de movilidad, al enfocarse en la construcción de vialidades para los vehículos motorizados y aumentar el número de los mismos estos empezaron a necesitar más espacio, los otros espacios como banquetas y la infraestructura para el uso de la bici empezó a ser invadido para estacionarse o circular. El acceso a los carriles de circulación por parte de la bici es mal visto por los conductores/as ya que empezaron a estorbar.



El dominio del uso del automóvil fue creciendo hasta dejar a un lado medios masivos de movilidad o transportes de menos impacto ambiental como el transporte público o la bicicleta, que es una alternativa de movilidad activa que trae beneficios a la ciudad y a las personas. No importa en que medio nos movamos siempre somos peatones al bajarnos o al hacer un disfrute de la ciudad.

Ante esta problemáticas y otras más que se van a ir ampliando a nivel mundial se

empezó a hacer una propuesta de cómo jerarquizar la inversión y el gasto en los medios de transporte, donde la movilidad más vulnerable por el medio de transporte que usa se priorice en el acceso, gasto, creación de equipamiento e infraestructura. Esto se conoce como la pirámide de la movilidad donde la movilidad peatonal esta en primer lugar, la bici en segundo, tercero el uso del transporte público y al final el automóvil privado. En la realidad en muchas ciudades del mundo y México, parece ser que la pirámide está invertida.

La colonización del automóvil en la ciudad de Guadalajara

En el año de 1898 llegó el primer automóvil a la ciudad (Maco, 2012), una ciudad que empezó el siglo XX con una población de 101, 454 habitantes (Movilidad, 1999).

En ese tiempo la movilidad de las personas se basaba en caminar, carretas y un sistema de tranvías que inicialmente era arrastrado con mulas y después se electrificó. En 1924 empezó el servicio de transporte público con camiones de combustión interna y para 1944 desaparece el sistema de tranvías en la ciudad dando paso al inicio de la hegemonía del automóvil y las políticas públicas que le cederían el espacio (Movilidad, 1999).




 Ayuntamiento de Guadalajara Tranvía sobre la Av. Vallarta, 1930

Foto: Archivo Municipal de Guadalajara



Foto: Archivo Municipal de Guadalajara

En 1948 la calle Juárez se amplia a 4 carriles destruyendo edificios históricos y creando la Av. Juárez, que cruza la ciudad de oriente a poniente. En el año de 1973 se amplía la av. Federalismo. Así fue como “las autoridades intentaron establecer planes de ordenamiento urbano para la ciudad con

el fin de aliviar el problema del tráfico en las principales calles y avenidas” (Vázquez, P.). Estas fueron las primeras obras que facilitaron que los autos dominaran las calles, desde la visión de que era el camino para las ciudades desarrolladas y cosmopolitas.

En los últimos años el uso excesivo de los vehículos motorizados, en especial vehículos privados, ha traído diversos problemas a las ciudades como:

- Aumento de la contaminación del aire.
- Aumento en la contaminación auditiva.
- Pérdida de espacios públicos por la construcción de infraestructura para el automóvil, como pasos de desnivel o puentes elevados.
- Aumento en las congestiones viales en las calles.
- Un mayor número de accidentes y muertes a causas de los vehículos motorizados.
- Pérdida de la accesibilidad y disfrute de los espacios en las calles por parte de otras formas de movilidad como el uso de la bici y el caminar (monopolización de las calles).
- Pérdida de la calidad de vida en las personas que viven en esta ciudad
- Tener una ciudad menos preparada para sus problemas ambientales o de salud (ciudad no resiliente).



Foto: Archivo Municipal de Guadalajara

La contaminación del aire es producida en un 96% por los vehículos motorizados (Instituto Nacional del Petróleo, 2015) y entre los principales contaminantes encontramos las partículas suspendidas (PM), ozono (O3), dióxido de nitrógeno (NO2) y dióxido de azufre (SO2). Esto ha provocado que en el mundo mueran 3.7 millones de personas en el año 2012 por enfermedades relacionadas con la contaminación del aire por enfermedades como cardiopatía isquémica, accidentes cerebrovasculares, neumopatía obstructiva crónica, cáncer de pulmón, infección aguda de las vías respiratorias inferiores en los niños y niñas (asma) (Organización Mundial de la Salud, 2012).

La Organización Mundial de Salud (OMS) afirma que la contaminación del aire es un importante riesgo ambiental para la salud de las personas; la disminución de los niveles de contaminación reduciría estas muertes. Para este fin, es necesario implementar políticas públicas e inversión orientada a medios de transporte menos contaminantes como el transporte urbano rápido (BRT), espacios peatonales y uso de la bici como medio de transporte; insta a mejorar la planeación urbana y la redesinficación o densificación de las ciudades para lograr una mayor eficiencia en la movilidad (Organización Mundial de la Salud, 2014).

Solo en el año 2010 murieron en México 14,734 personas por enfermedades relacionadas con la contaminación del aire. Entre el año 2001 y 2005, 38 mil personas murieron de enfermedades como cáncer de pulmón, enfermedades cardiopulmonares e infecciones respiratorias relacionadas a la mala calidad del aire (Centro de Colaboración Cívica, 2013). Guadalajara en el año 2011 fue la ciudad en América Latina con mayor concentración de ozono, el segundo en partículas PM10 y dióxido de nitrógeno (NO2) en el aire (Clean Air Institute, 2013).

En ese mismo año (2010) en Guadalajara murieron 249 personas por la mala calidad del aire, se realizaron 860 hospitalizaciones y 40,103 consultas relacionadas con la contaminación. El costo económico fue de \$166,830,730 en productividad y \$39,430,251 en gastos de salud; en total \$206,260,981. Esto fue igual al gasto en medicinas del Instituto Mexicano de Seguro Social (IMSS) en el año 2010 para todo el Estado de Jalisco (Instituto Mexicano para la Competitividad A.C., 2010).



Fuente: Pagina web www.imco.org.mx

En el tema de seguridad vial en la Área Metropolitana de Guadalajara en el año 2013 se registraron más de 43 mil 500 accidentes, con más de 3,100 personas lesionadas y 639 decesos. El 47 por ciento de los accidentes viales ocurrieron en 646 cruces de acuerdo con el anuario estadístico y el mapa de siniestralidad (Secretaría de Movilidad, 2015). La organización ciudadana Bicicleta Blanca ha registrado que desde el año 2009 hasta el mes de octubre de 2015 han muerto 171 ciclistas en diversos accidentes viales (Bicicleta Blanca, 2015).

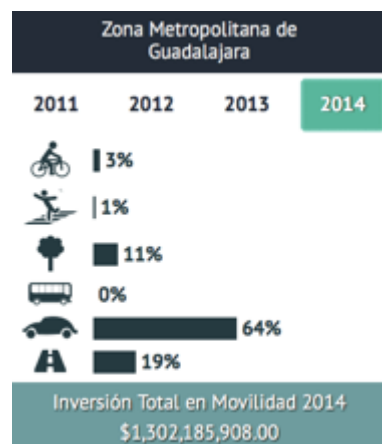
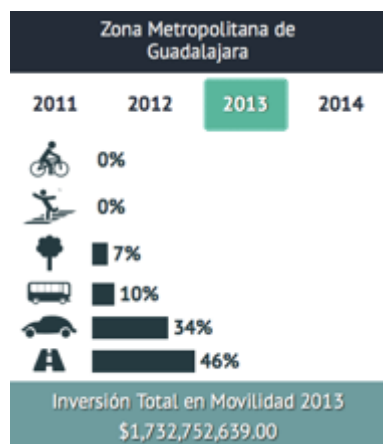
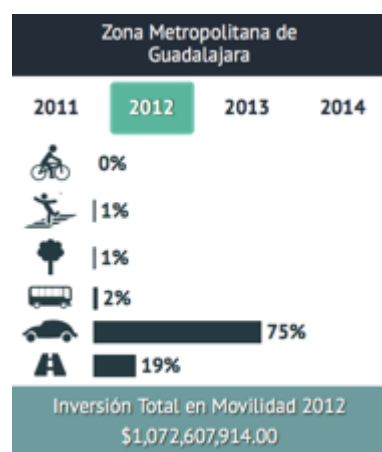
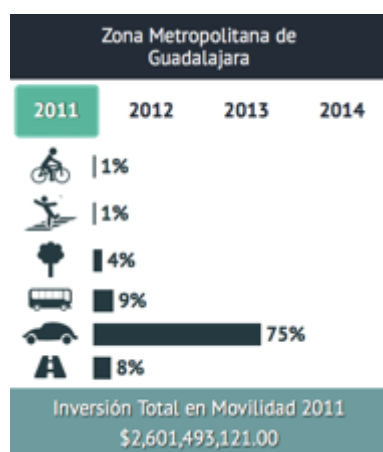
Otra problemática generada por el uso de los vehículos motorizados es la contaminación acústica, que se define como el exceso de sonido y ruidos que alteran las condiciones normales del ambiente y son generados por actividades humanas, como el uso de automóviles (ruido de motor, claxon). Esta produce efectos negativos en la salud de las personas; entre las afectaciones físicas están la presión arterial, modificación del ritmo respiratorio, tensión muscular, dolor de cabeza, silbido en los oídos. Entre las afectaciones psicológicas podemos observar estrés, irritabilidad, trastornos del sueño, mala memoria, falta de atención (Secretaría de Protección Civil del Distrito Federal, 2013). Y de acuerdo con un estudio realizado por Martha Orozco, directora del Instituto del Medio Ambiente y la Comunicación Humana del Centro Universitario Ciencias Biológicas y Agropecuarias, el tráfico vehicular genera de manera constante contaminación acústica en Guadalajara y Zona Metropolitana (Rello, 2013).

El incremento del parque vehicular ha aumentado las congestiones viales. En un estudio realizado en el 2013 sobre paradas y arranques vehiculares (que es un indicador del congestionamiento vial), Guadalajara quedó como la onceava ciudad a nivel mundial en congestionamientos (Tom Tom, 2013). El promedio de la velocidad en Guadalajara bajó hasta a 8 km por hora (El poder del consumidor, 2015).

Para 2014 se tenían registrados 1,997,316 vehículos motorizados en el AMG (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015). Realizando una media anual de los últimos 10 años con los mismos datos, el crecimiento promedio del parque vehicular es de 70,800 por año. Si esto sigue así, en el año 2024 tendremos aproximadamente 708,000

vehículos más, llegando casi a los 3 millones. Este dato no toma en cuenta los vehículos que circulan de otros municipios o estados, ni los que no están registrados que son traídos de Estados Unidos.

A pesar de esta realidad el gobierno del Estado de Jalisco y los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara han seguido su política de aumentar la infraestructura para el uso del automóvil, dejando a un lado la inversión al transporte público, la mejora de la infraestructura para los peatones y otros medios de transporte como la bicicleta. En la plataforma web “Invertir para movernos”, de ITDP México, muestra el gasto de los fondos federales entre los años 2010 a 2013 en proyectos de movilidad en el área metropolitana de Guadalajara. Estos datos reflejan que el gasto en obras en infraestructura peatonal no pasa del 1%, transporte público del 10%, ciclista 3% por año, y en ocasiones ha sido de cero %. El gasto en infraestructura para coches va entre un 80 al 94% por año.



Fuente: ITDP México, Invertir para movernos

La metodología usada por ITDP México para el análisis de los datos de los fondos federales es: los datos presentados en las graficas son los recursos federales ejercidos un año antes, ya que el informe por parte del gobierno Federal toma los datos hasta que el gobierno del estado de Jalisco envió el informe de los recursos ejercidos en la obras concluidas. Reajustando fechas y mostrando las cifras por tipo de movilidad del total de los recursos federal, queda de la siguiente forma:

Montos de invertidos				
Tipo de movilidad	2010	2011	2012	2013
Bici	\$26,014,931.21	\$0.00	\$0.00	\$39,065,577.24
Peatón	\$26,014,931.21	\$10,726,079.14	\$0.00	\$13,021,859.08
Transporte público	\$234,134,380.89	\$21,452,158.28	\$173,275,263.90	\$0.00
Automóvil	\$1,951,119,840.75	\$804,455,935.50	\$589,135,897.26	\$833,398,981.12

Elaboración propia

Como vemos los montos invertidos en el automóvil a comparación de otros medios de transporte son muy dispares a pesar de que en el área metropolitana de Guadalajara en el año 2007 se realizó el estudio origen destino que dio como resultado: que se realizan 7 millones de viajes diarios: 3'661,512 que es el 37.4% del total son a pie, 2'772,373 que es el 28.3% son en transporte colectivo, 27.2% en transporte privado, y 2.2% en bicicleta (212,000) (CeivT, 2008 mencionado por Herrera, S. 2015). Estos datos reflejan un contraste entre el gasto del gobierno para las formas de movilidad y la cantidad de personas que usan cada medio de transporte.



Fuente: Jalisco como vamos

Por otro lado cuando hablamos del espacio público estamos hablando de parques, plazas, vialidades. Estos espacios tienen la finalidad que todas las personas puedan tener acceso a su uso o disfrute de forma accesible y segura. Las vialidades son hasta un 40% de este espacio público (González, M. 2007) sin tomar en cuenta los espacios de estacionamiento. A pesar de esto, se sigue tomando más espacio para la construcción de puentes a desnivel para automóviles, calles o avenidas donde había o podría haber parques.

El automóvil ha cambiado nuestra forma de planear nuestra vida. Donde trabar, donde vivir, donde ir a divertirnos o cuando estamos enfermos, ya no importa la lejanía; el automóvil vino “ayudarnos” y a replantearnos la forma como vivimos:

La industria del transporte dicta la configuración del espacio social. Las autopistas hacen retroceder los campos fuera del alcance del campesino que quisiera caminar; los viaductos y aeropuertos cortan el acceso de un lado del barrio a otro; las ambulancias empujan las clínicas más allá de la corta distancia que se puede cubrir llevando un niño

enfermo. El coche o la moto permiten al médico y a la partera vivir lejos del ambiente en el que ejercen, y mientras más costosos los transportes, más se vuelve privilegio de ricos o de jerarcas la visita a domicilio (Illich, I. 1974).

El automóvil se convirtió en un símbolo de status social. A manera de ejemplo, en la ciudad de Guadalajara existen dos equipos de futbol: las Chivas de Guadalajara y el Atlas. Desde el imaginario de la gente, en los años 90s se hablaba que las Chivas es un equipo del pueblo ya que solo jugadores de origen Mexicano pueden jugar en él y el otro fundado por hijos de familias de dinero que pudieron pagar para sus estudios en la universidades en el extranjero como Berlín e Inglaterra donde jugaron futbol. La noticia era: cuando las Chivas juegan se llena el estacionamiento del estadio de bicis y cuando juega el Atlas, de coches; cuando se anota un gol por parte de las chivas se levanta un nube de polvo de las manos de los aficionados que son albañiles. A este grado en Guadalajara se fue posicionando el tema del automóvil en la idiosincrasia de la gente. El status del mejor coche, el más grande, “ dime que coche manejas y te diré cuantas novias tienes”. El automóvil es mucho más que un medio de transporte: encarna a un tiempo la representación material y el símbolo de una cultura (Kreimer, R. 2006).

La vulnerabilidad de las personas que usan la bici en la ciudad

Para las personas que usan la bici como medio de transporte en esta ciudad se enfrentan con varios problemas o situaciones que en ocasiones hacen que dejen de hacerlo o que no incentiva su uso.

Altos índices de accidentalidad

En la zona metropolitana de Guadalajara desde el año 2009 la acción Bici Blanca que realizan los grupos Femibici, Gdl en bici, Ciudad para todos, Biciverso y la Red Universitaria para la Movilidad han registrado 140 fallecimientos de ciclistas hasta marzo del 2014 (Bici Blanca, s/f). En este sentido, afirma Larios:

Jalisco es la segunda entidad del país con mayor número de defunciones a causa de accidentes de auto, sólo superado por el Estado de México. En los primeros tres meses del 2014 han muerto mil 139 personas por accidentes automovilísticos en Jalisco; la cifra supera el total de defunciones ocurridas el año pasado (918), según estadísticas del Sistema Nacional de Información en Salud (SNIS). Un factor es el parque vehicular que

circula por sus calles, en dos décadas creció un 142 por ciento, incluso el índice de motorización de Guadalajara es superior al de la Ciudad de México. Actualmente circulan 2.6 millones de automóviles en Jalisco. Y es una de las principales causas de mortalidad”. (Larios, R.).

Distancias largas de los viajes en bicicleta

En los últimos años el crecimiento demográfico y territorial de la zona metropolitana de Guadalajara ha contribuido a que las distancias a recorrer sean mayores. La mancha urbana de la ciudad creció desde 1980 hasta alcanzar una superficie de 48 mil 585 hectáreas, se multiplicó 3.82 veces y la población 1.98 (Herrera, L). Todo esto bajo una priorización de la inversión de los gobiernos municipales y estatal en movilidad en automóvil causando una dependencia del uso del mismo, sumado a un crecimiento desordenado horizontalmente. Los nuevos desarrollos habitacionales se están construyendo en las afueras de la ciudad, provocando que las personas que viven en esos espacios tengan que recorrer distancias de hasta aproximadamente 20 km hacia la zona centro de Guadalajara si viven en Santa Fe (Municipio de Tlajomulco de Zúñiga) o 18 km desde Tesistán (Municipio de Zapopan). La bicicleta es recomendada para recorridos menores a 10 km. Aunque existen personas que por necesidad o gusto realizan trayectos de una distancia similar o mayor, una de las limitantes mencionadas por gente que no usa la bicicleta es que las distancias de su casa al trabajo o escuela es un factor que limita su uso.

Respirar un aire contaminado

Otro factor que se ha mencionado al inicio de este documento son las altas concentraciones de contaminantes de ozono y partículas suspendidas (2.5 y 10) causados en un 70% por el automóvil. Las y los ciclistas al circular en la calle están en interacción directa con los automóviles y transporte público; al circular detrás de los mismo el contacto directo de los gases de los escapes de los vehículos ha generado un debate entre los especialistas en salud sobre la conveniencia buscar otras vías alternas con menor flujo vehicular, pero estas son en ocasiones las rutas directas a los puntos de destino del mismo ciclista. Sin embargo, en relación a la salud de los y las usuarios de bicicletas con respecto a la contaminación del aire, se afirma que el uso de la bicicleta trae más beneficios que prejuicios por la concentración de ozono o partículas suspendidas. En la

medida de que se tengan opciones para dejar de usar el automóvil el uso del mismo bajará y por ende la contaminación.

Conflicto por el uso de los espacios en la calle

La ausencia de espacios seguros y adecuados para circular en bicicleta en la ciudad para las personas que empiezan a usar este medio de transporte hace que opten por usar las banquetas para circular, por cuestiones de seguridad y comodidad para no tener que lidiar con los problemas de cultura vial de quienes conducen los vehículos motorizados. Este uso de espacio peatonal ha empezado a causar conflictos entre peatones y ciclistas. “Súbete a la banqueta payaso, bájate de la banqueta no seas animal”, son comentarios que en ocasiones se escuchan de conductores/as y peatones hacia los/as ciclistas. El conflicto ciclista peatón puede solucionarse al tener espacios seguros para que los ciclistas circulen y campañas de educación vial para todas y todos los que vivimos y usamos la ciudad como un espacio de interacción social y productiva.

Status quo

Ante estos retos tiene que haber cambios culturales y sociales para reducir en general los accidentes de los vehículos motorizados, buscar un transporte público intermodal (combinación bicicleta-transporte público) que permita en ciertos horarios subir la bicicleta a las unidades o fomentar un sistema de bicicleta pública de tenga servicio desde las estaciones de sistemas masivos de transporte como tren ligero o macrobus (BRT) para dar opciones de movilidad sustentable a personas que viven muy alejadas de la zona centro.

La ciudad tiene que cambiar las dinámicas de cómo se mueve, los gobiernos municipales y del estado deben garantizar la inversión en infraestructura ciclista así como campañas de educación vial entre la sociedad. Además del mejoramiento del transporte público por medio de cambios de condiciones de trabajo, inversión y de volverlo un servicio público, en vez de verlo como un negocio. Una movilidad más eficiente y sustentable requiere toda la atención y prioridad, y la pirámide la movilidad da pistas de cómo lograr eso.

Sociedad y gobierno pueden trabajar juntos para lograr una Guadalajara con mejor movilidad, aire limpio, accesible para todas y todos. Al tener opciones de movilidad más allá del uso de automóvil privado tendremos una ciudad más sana y sustentable, la calidad del aire mejoraría, las enfermedades causadas por la concentración de contaminantes bajarían, la economía de las familias y de la ciudad se fortalecería, el consumo de energéticos fósiles sería menor, el desarrollo de la ciudad tendría una visión más integral para que sus habitantes tengan una calidad de vida más óptima en relación con su entorno.

La falta de opciones para movernos en la ciudad y dejar el coche en casa, como la poca infraestructura ciclista, un transporte público de mala calidad y el aumento del número de coches que circulan en las calles sigue siendo un desafío. Pero nos hemos reencontrado con la bicicleta como una opción para hacer frente a esta problemática.

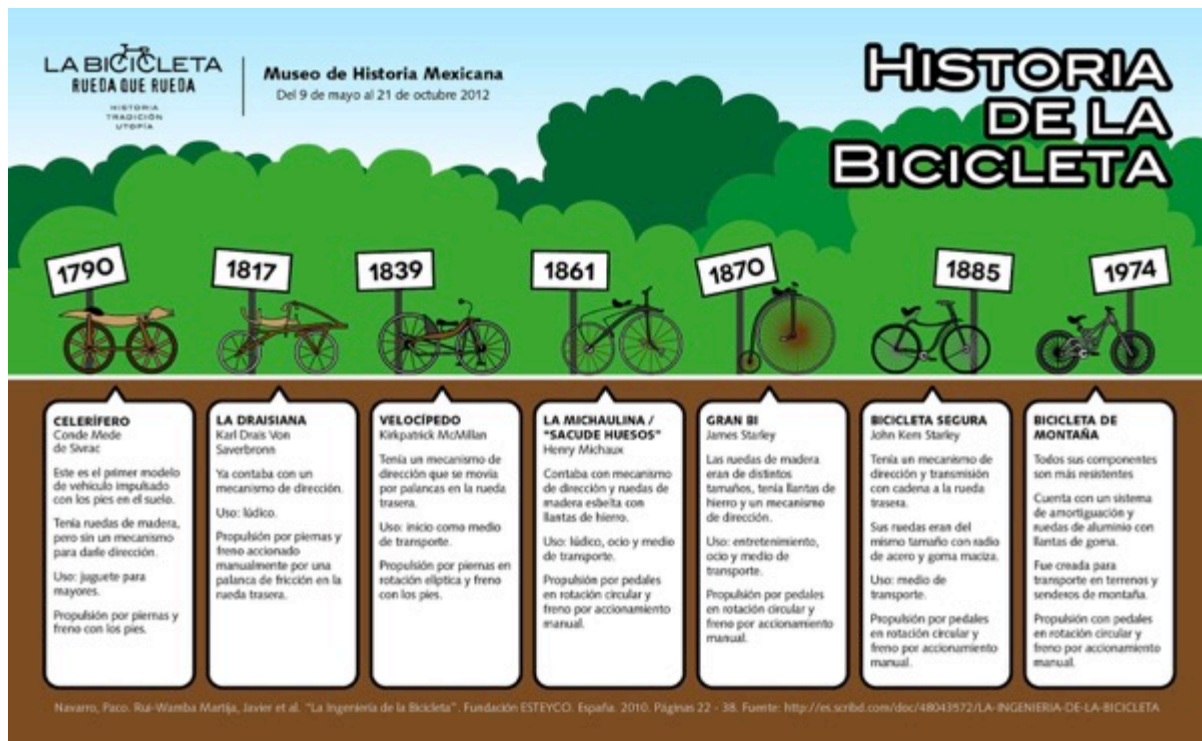
Problemas identificados relacionados con el excesivo uso del automóvil privado:

- Una inversión desproporcionada por parte del gobierno en el uso del coche privado como medio de transporte y poca o nula inversión en otros medios como el transporte público, la bici y espacios peatonales.
- Aumento en los congestionamientos viales.
- Aumento en la contaminación ambiental y auditiva.
- Aumento en los accidentes viales.
- Poca o nula accesibilidad al uso de la calle por otros medios de transporte como la bici y el caminar.
- Gasto excesivo en el mantenimiento de la infraestructura para el uso del automóvil privado y dejara a un lado otras necesidades en la ciudad.
- Falta de opciones sustentables en temas de movilidad por parte del gobierno.
- Una visión de la persona que usa la bici como medio de transporte desvalorada.
- Falta de respeto por parte de la personas que usan el coche como medio de transporte hacia los usuarios de la bici.

- Una invisibilización de los beneficios del uso de la bici en la movilidad de las personas que viven en la ciudad.

La bici: una parte de la solución

Al igual que el coche, la bicicleta tuvo un inicio y una evolución, en la siguiente gráfica vemos la historia:



Fuente: Museo de Historia Mexicana de Monterrey

En 1790 el francés Mede de Sivrac inventó el Celerífero, un aparato de madera con figura de caballo donde en sus extremidades tenía ruedas alineadas, conectadas por una barra sobre la cual se montaba la persona y se impulsaba con los pies con el apoyo y sobre el suelo, para cambiar de dirección había que parar o golpear violentamente con el puño la cabeza del caballo. “Es el predecesor directo de la bicicleta, pero el celerífero no era una bicicleta puesto que carecía de dirección y de mecanismo de tracción. Era una máquina para realizar pequeños desplazamientos, bajar alguna pendiente o pasear por el parque” (Navarro, P. 2010, p. 22).

Para el año 1817, Karl von Drais inventó la Draisiana, un vehículo con dos ruedas de madera con algunas piezas de metal con la misma base que el celeferico pero ésta tenía una dirección a la rueda delantera, lo cual permitía mantener el equilibrio sobre esta máquina. Esta ya tenía un asiento para amortiguar las vibraciones al ir sentado y tenía un freno trasero de fricción que se accionaba con la mano, continuaba el impulso por los pies sobre el piso.

En 1821 un inglés llamado Lewis Compertz dotó a una “draisiana” de tracción delantera; los brazos movían una rueda dentada que a través de un piñón proporcionaba tracción en la rueda delantera y en 1839 Kirpatrick McMillan construye un vehículo de dos ruedas accionado por palancas en la rueda trasera. La usó para realizar un viaje de ida y vuelta hasta Glasgow de 226 km, cubriendo un tramo de 65 km a una velocidad media de 13 km/h.

En 1853, Philipp Moritz Fischer, acopló unos pedales a la rueda delantera y en 1862, Karl Kech, alemán también, acopló unos pedales a la rueda delantera. Ninguno de los dos estuvo interesado en dar difusión a lo que habían hecho a la draisiana. En 1861, Pierre Michaux de París recibe una “draisiana” para reparar y le acopla unos pedales. En 1863, Pierre Lallement hizo lo mismo que Michaux, se conocen ese mismo año y colaboran. Los dos comienzan con fábricas para su venta.

Para el año de 1870 llega una bici que fue de gran aceptación en el mundo que traía varias mejoras como una rueda delantera de 120 cm de diámetro para avanzar más rápido y que ayudó a popularizar su uso, la bici de llanta de gran diámetro o Ariel. El fin de la era de los bicis llega en 1884 con la construcción de “la bicicleta de seguridad”, con la implementación de la cadena para la tracción, fabricada por John Kemp Starley, que tiene una rueda delantera más pequeña y tiene frenos. La bicicleta de seguridad se extendió rápidamente por todo el mundo industrializado. Y lo que también revolucionó su uso fue que en 1890, J. B. Dunlop inventa los neumáticos de aire, que redujo las vibraciones que se transmiten desde el piso a la persona que anda en la bici.

Para el año de 1886 un trabajador tenía que ahorrar tres meses de su salario para comprar una bicicleta, pero para el año 1909 el costo ya había bajado a menos de un mes de trabajo y eso ayudó a que fuera un vehículo accesible para muchas personas, dejando de ser solo para la realeza o nobleza y abriéndose a otros sectores de la sociedad. Esa bicicleta tenía una gran semejanza con la bicicleta que todos conocemos hoy en día. Este fue el año en que las ventas aumentaron, el uso de la bici fue creciendo y con ello los conflictos con las personas que caminaban y usaban otros medios de transporte como los coches, caballos, y carretas. Es en este momento que se empezaron a crear normas y ordenanzas para mejorar la convivencia, llegando al extremo de prohibir su uso en ciertas zonas de la ciudades o de tener licencias para usar una bici. De aquí en adelante la bici de seguridad fue la base para la bici como la conocemos en estos tiempos, con variantes como las bicis de carreras, de montaña, híbridas, de ciudad, BMX, turismo y más.

Algunos beneficios del uso de la bicicleta

Los viajes en bici en la ciudad es una de las muchas acciones que pueden ayudar a la movilidad y a los problemas causados por el uso excesivo del automóvil. La bicicleta es un vehículo que empezamos a usar de forma recreativa en nuestra infancia y que nos ayudaba a divertirnos y movernos en nuestro barrio, ligada con la palabra libertad. Su uso trae beneficios a las personas, a la comunidad, a las empresas y a nuestra ciudad; desde lo económico, hasta medio ambiental, social, de salud y política.

En el ámbito de la economía personal o familiar ayuda a bajar nuestra inversión en otros medios de transporte como el coche que requiere un alto mantenimiento y de recursos para su uso como la dependencia de la gasolina. Esto va ligado con una posible reducción en el gasto de salud al hacer ejercicio y bajar los índices de incidencia en enfermedades ligadas con la obesidad y el sedentarismo. En la economía de nuestra ciudad también hay beneficios, ya que crear y mantener infraestructura para el uso de la bici es más económico que para el uso vehículos.

En cuanto a la salud, su uso ayuda a tener un cuerpo más saludable. En la siguiente tabla se pueden apreciar algunos efectos positivos de este ejercicio:

Salud y el uso de la bici	
Tiempo pedaleando	Efectos positivos en el cuerpo
10 minutos	En los músculos, la circulación de la sangre y las articulaciones
20 minutos	En el sistema inmune
30 minutos	En las funciones cardíacas
40 minutos	En la capacidad de resistencia (condición física)
50 minutos	Metabolismo (metabolismo de las grasas)
60 minutos	Baje el peso corporal,
más de 60 minutos	Anti-estrés y bienestar

Fuente: Cycling and health. Froböse, I. 2006

Como vemos el uso de la energía del cuerpo al pedalear ayuda a tener mejor salud en lo individual y por ende en una comunidad o ciudad más sana. México tiene el primer lugar en obesidad infantil y el segundo en obesidad de adultos. Los usuarios al trasladarse realizan una actividad física que ayuda a combatir el sobrepeso y la obesidad: “cada hora hombre en un auto corresponde a un 6% de posibilidades de padecer obesidad” (Frank et al., 2004, citado en el Manual de Ciclociudades tomo 1, 2011).

Con respecto a lo social, el uso de la bici ayuda a democratizar el espacio público para la movilidad. Guadalajara fue la punta de lanza para visibilizar el problema de la baja inversión en el transporte público y los problemas en la movilidad peatonal ligado al diseño de ciudad donde se prioriza un medio de transporte al que menos de la mitad de la población tiene acceso: el automóvil privado. Ayuda a desarrollar otra relación con nuestro entorno, en bici nos movemos a una velocidad más orgánica, ya que depende de nuestro cuerpo, no perdemos en contacto con la gente y lo que pasa a nuestro alrededor al desplazarnos, nos ayuda a integrarnos más a la ciudad. Cuando viajamos en automóvil vamos en una burbuja a una velocidad que no nos permite interactuar con el medio que nos rodea. De acuerdo al Instituto de Transporte y Desarrollo de Políticas Públicas, aquellas ciudades con mayor porcentaje de ciclistas se perciben como espacios más seguros y humanos:

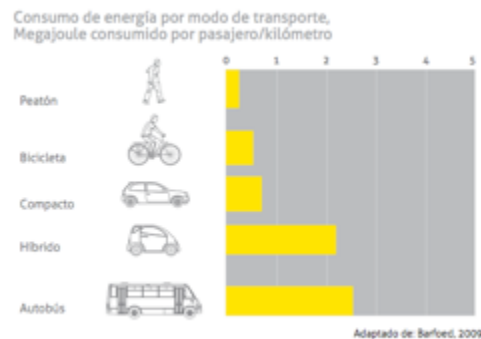
al aumentar el uso del espacio público, se crea un sistema cívico de seguridad informal

que transforma la vía pública en un espacio más incluyente y con un tejido social más robusto. Además, transitar en bicicleta posiciona a los ciudadanos como iguales, aumenta la democratización y la equidad al desplazarse por la ciudad, demerita el significado social que confiere el uso del automóvil y suaviza la brecha que separa a los ciudadanos cuando conviven en el espacio público (ITDP, 2010, pág. 20).

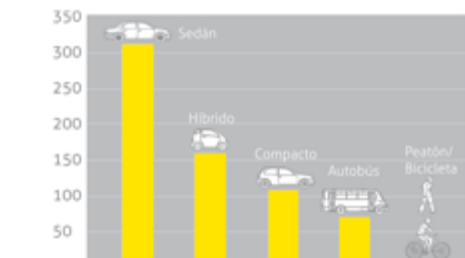
En lo ambiental, la bici es un vehículo que no genera gases contaminantes en su desplazamiento como el automóvil o el transporte público, y no es dependiente de gasolina o diesel. Por ende, la ciudad se vuelve menos dependiente del uso de energías fósiles. El uso de energía es mínimo y su afectación al medio ambiente es muy bajo.

Comparación entre el vehículo privado y distintos modos de transporte para diversos contaminantes criterio*				
	Automóvil	Autobús	Tren	Bicicleta
NOx	100%	9%	4%	0%
HC	100%	8%	2%	0%
CO	100%	2%	1%	0%
Contaminación atmosférica TOTAL	100%	9%	3%	0%

* El automóvil se toma como referencia para los demás modos.
Adaptado de: Greenpeace, 2009.



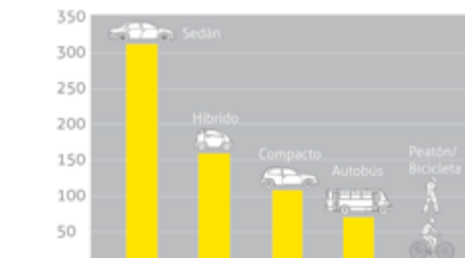
Distribución de emisiones de gases efecto invernadero por modo de transporte, equivalentes a gramos de CO₂ por pasajero/kilómetro



Note: Las emisiones son provocadas por la respiración y los procesos fisiológicos de peatones y ciclistas. El autobús debe ocupar 75% de su capacidad.

Adaptado de: Otto-Zimmermann y Pérez, 2009

Distribución de emisiones de gases efecto invernadero por modo de transporte, equivalentes a gramos de CO₂ por pasajero/kilómetro



Note: Las emisiones son provocadas por la respiración y los procesos fisiológicos de peatones y ciclistas. El autobús debe ocupar 75% de su capacidad.

Adaptado de: Otto-Zimmermann y Pérez, 2009

Fuente: Manual ciclociudades tomo 1 ITDP México

Además, en un estudio de la Comisión de Medio Ambiente de la Unión Europea titulado *En bici, hacia ciudades sin malos humos* realizado en el año 2000 se mencionan además los siguientes beneficios:

- Ausencia total de impacto sobre la calidad de vida urbana (ni ruido, ni contaminación)
- Conservación de los monumentos y las zonas verdes

- Menor necesidad de superficie, tanto para desplazarse como de estacionamiento, y, por lo tanto, mayor rentabilidad del suelo
- Menor deterioro de la red vial y reducción del programa de nuevas infraestructuras viales
- Mayor atractivo del centro urbano (comercios, cultura, actividades recreativas, vida social)
- Reducción de los embotellamientos y las pérdidas económicas que estos generan
- Mayor fluidez del tráfico automovilístico
- Mayor atractivo del transporte público
- Mayor accesibilidad a los servicios de la ciudad para todas las personas
- Ahorro de tiempo y de dinero para los viajes en transporte
- Ahorro considerable de tiempos para las personas que usan la bici en los trayectos cortos y de medias distancia
- Posible desaparición de la necesidad de un segundo coche por hogar (y en consecuencia, aumento de la parte de presupuesto disponible para los hogares)

La bicicleta es un herramienta de cambio de paradigmas para pensar la ciudad y vivirla, como nos relacionamos con nuestro medio ambiente y nuestro entorno social. Es un pretexto para un cambio hacia ciudades mas humanas y sustentables. Un cambio de paradigma hacia ciudades más sustentables implicaría tomar en serio a la bicicleta como medio de transporte.

Un movimiento a favor de la bicicleta en Guadalajara

El uso de la bicicleta en Guadalajara tiene una historia larga; desde mediados del siglo pasado tuvo su fama de ser un pueblo bicicletero. La bicicleta ha estado presente como una opción de transporte desde hace mucho tiempo: obreros, amas de casa, tienderos, comerciantes de comida y estudiantes trasladándose a la tienda, escuela, fiestas, conciertos, manifestaciones, al trabajo o de forma recreativa los domingos.

Ante la constatación de la bicicleta como un medio de transformación social, ambiental, económico, de salud y sabiendo que en la ciudad de Guadalajara ha estado presente

desde hace muchos años como una opción de transporte, en el año 2007 se empezó a gestar un movimiento ciudadano que comenzó a realizar acciones para visibilizar a la bicicleta como una opción para mejorar la movilidad en la ciudad y dar alternativas para dejar de usar el coche. Un movimiento social crítico y que planteaba acciones para un cambio social, cultural desde la gente para la gente.

Desde 2007 grupos ciudadanos han realizado acciones como recorridos nocturnos, talleres de mecánica, materiales informativos, charlas en universidades, manifestaciones para solicitar más inversión en infraestructura ciclista, campañas de educación vial, cambios a la ley y reglamento de movilidad del estado de Jalisco, participación en consejos ciudadanos con gobiernos para tener una incidencia en las políticas públicas y promoción de ciclovías ciudadanas, acciones que construyen espacios para el ciclista en las calles.

Este movimiento ciclista parte de que el cambio viene de todas y todos, exige a los gobiernos modifiquen las formas de planear la ciudad, de distribuir el gasto público, de invertir en transporte público y en infraestructura para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte todo para desincentivar el uso del automóvil privado. Impulsa en la sociedad un cambio cultural en el racionamiento de los recursos energéticos y del cuidado del medio ambiente, fomenta el respeto de los derechos humanos y ambientales que tenemos las y los que vivimos en las ciudades y mas allá, partiendo de que todo esta conectado y que vivimos en un mundo que lo que hacemos aquí afecta en otro lado.

Guadalajara, con sus 31 grupos ciclistas, se ha convertido en un referente a nivel nacional e inclusive internacional en las acciones que desde la ciudadanía se promueven para fomentar la bicicleta como una alternativa para transportarse en esta ciudad. Gracias a la presión social se ha posicionado en la agenda pública este tema, en 2009 el gobierno del estado de Jalisco invirtió entre 4 y 5 millones de pesos para realizar un plan maestro de movilidad no motorizada donde se hablaba de varias zonas peatonales y 1,220 km de ciclovías, entre ellas 380 km de una red primaria que cruzaría toda la zona metropolitana de Guadalajara (ZMG) (Gobierno del Estado de Jalisco, 2010). Varios

grupos ciudadanos invirtieron tiempo y esfuerzo para que fuera un plan que reflejara las necesidades de los y las ciclistas. A pesar de que se dijo con orgullo que Guadalajara era la primera ciudad en México en tener un plan maestro, el proyecto luego de cuatro años no ha sido implementado.

A la fecha se han realizado algunas obras aisladas por parte de los gobiernos municipales como la ciclovía de periférico norte, los ciclopuertos en las estaciones del macrobús, la ciclovía de avenida Federalismo, la red de ciclopuertos de la zona centro de Guadalajara y el sistema de préstamo de bicis públicas en la zona centro. El actual Gobernador de Jalisco, Aristóteles Sandoval, en su gestión como presidente municipal de Guadalajara, anunció en 2013 que realizaría al menos 200 km de ciclovías en su administración. Lo más relevante fue la implementación de 500 ciclopuertos en la zona centro (de los cuales quedan pocos en pie) y la ciclovía de Av. Washington – R Michel, cuyas especificaciones técnicas y trazo dejan mucho de desear.

En la ciudad tenemos aproximadamente 46 km de ciclovías que no cumplen con lineamientos técnicos básicos, lo que hace pensar que falta conocimiento técnico de parte de las autoridades, por las formas en que se construyen (en banquetas, por el camellón) además de su baja conectividad. Desafortunadamente, el gobierno no ha etiquetado recursos para construir más infraestructura y dar mantenimiento a la ya existente.

En el año 2011 Guadalajara fue mencionada en el “The Copenhagenize index” como la ciudad número 12 a nivel mundial en ser amigable con la bicicleta. Este índice, realizado por una consultora danesa llamada Copenhagenize Consulting, ha publicado en dos ocasiones una lista de ciudades amigable con la bicicleta (en 2011 y 2013). El Índice Copenhagenize utiliza un criterio basado en 13 categorías, y cada ciudad recibe una puntuación de 0 a 4 para cada criterio. Éstas son: cabildeo, cultura ciclista, facilidades e infraestructura ciclista, programa de porcentaje de usuarios ciclistas, brecha de género, porcentaje de transporte en bicicleta, incremento en el porcentaje de uso de bicicleta desde 2006, percepción de la seguridad, política, aceptación social, planeación urbana y

tráfico tranquilizado.

Cuando Guadalajara fue clasificada en el índice Copenhagenize, la organización GDL en Bici contactó a la organización para indagar sobre los motivos por los cuales se ubicaba a esta ciudad en ese número superando ciudades europeas y de Estados Unidos. Comentaron que fue gracias a las acciones ciudades realizadas por los grupos y no tanto a lo que han hecho las autoridades (comunicación personal, 2011). En 2013, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) otorgó el 4to lugar del premio ciclociudades a Guadalajara, después de analizar 30 ciudades a nivel nacional en sus acciones en promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte. Y para el año 2015 ganó el primer lugar de las ciudades que el 2014 invirtieron en infraestructura para la bici.

La movilidad sustentable ha sido un término que se ha posicionado en la ciudad entre la gente y los políticos pero se ha avanzado poco por parte de las acciones del gobierno y se ha hecho más por parte de los grupos organizados en posicionar este tema en la agenda pública, en las charlas de café, en la cotidianidad y en los medios de información. Más allá de aparecer en el índice Copenhagenize y el ranking de ciclociudades, los grupos esperan que se invierta equitativamente el gasto público en las diferentes formas de movernos y así empezar a dar alternativas menos agresivas al medio y a la calidad de vida en la ciudad.

Revisión documental

La búsqueda de los cambios de paradigmas ante problemáticas de una ciudad empiezan desde su visibilización y la organización de hombres y mujeres que conscientes de estas situaciones empiezan a idear acciones para empezar a posicionar el tema, en este caso la movilidad, desde la cotidianidad de cómo trasladarse a su escuela o trabajo y la organización en grupos.

Buscan formar masa crítica social informada y activa para lograr sus objetivos, por ejemplo a través de los paseos o recorridos ciclistas, “la sola existencia de los paseos

transforma las relaciones de poder entre ciclistas y automovilistas al momento de la acción ciclista colectiva” (García, N. 2012), que buscan cambiar las relaciones o democratizar el espacio público y empoderar a quienes asisten a estos espacios: “Al mismo tiempo esta imagen y las experiencias de impugnar la hegemonía del carro en las calles forman el cimiento para la reivindicación de amplios derechos ciudadanos y una exigencia de participación en la toma de decisiones y la renegociación del espacio público” (Konnerth, K. 2013)

Las políticas públicas en la zona metropolitana de Guadalajara fueron posicionando al automóvil privado como la forma de movilidad principal, la construcción de puentes y pasos desnivel dejaban a un lado la inversión para mejoras al transporte público o para el uso de la bicicleta. Esto trajo problemas ambientales, de salud y sociales, problemáticas que fueron el punto de partida de los grupos ciclistas para hacer críticas a los gobiernos y difundir soluciones, desde lo social hasta propuestas de gobierno para hacer un cambio: “la participación ciudadana lucha contra el abandono de decisiones cruciales en las vidas de cada una y cada uno” (Konnerth, K. 2013).

Estas acciones se realizan desde nuevas perspectivas basadas en la creatividad para ser empáticas con la ciudadanía y lograr el posicionamiento del tema: “Las acciones de estos grupos son muy diversas, innovadoras y creativas, por lo que han tenido un impacto mediático importante, como fue la construcción de dos “ciclovías ciudadanas” en 2011” (Alatorre, F. 2013). Así, se convierten en charlas de mesa, de pasillo, rompiendo los viejos conceptos de manifestación ciudadana ligados a las marchas, que han tenido connotaciones negativas en esta ciudad.

Las dinámicas de estos grupos son variadas al igual que sus acciones, van desde lo cultural, de integración, socialización, crítica, salud, fomento a reconocer la ciudad. Algunos de ellos como GDL en bici, Femibici, la Red Universitaria para la Movilidad se han posicionado como los grupos ciudadanos críticos y que tratan de incidir en la políticas públicas bajo un perfil: “mantener un tamaño pequeño, pero impactar lo más ampliamente en la opinión pública o en el número de adeptos” (Morfin, C. 2011).

Falta mucho que hacer, los grupos ciudadanos surgieron reactivamente ante un problema y poco a poco fueron coordinándose, formándose y vinculándose para lograr sus objetivos. Fueron ampliando su actividades y la presencia crítica hacia el gobierno. El tema de uso de la bicicleta se ha posicionado en la gente y el gobierno, siguen surgiendo grupos ciudadanos. Pero persiste el reto para estos grupos: encontrar las formas para lograr sus objetivos: informar, sensibilizar y posicionar un tema en la gente. Al respecto, Mendoza menciona dos grandes desafíos:

el primero de ellos es cómo diversificar la información, y el segundo es cómo lidiar con la diversidad de actores y comportamientos, que por un lado es una parte importante del movimiento, incluso podría decirse que es una motivación, pero por el otro es esta misma diversidad el mejor recurso del adversario. La desinformación impide la idea de volverse parte integral del movimiento, por tanto esto da como consecuencia la no participación en las acciones colectivas, de allí que no se generan comportamientos colectivos cargados de un sentido de solidaridad y pertenencia (Mendoza, D. 2009).

La búsqueda de una nueva ciudad basada en diversificar la formas de movilidad ha causado un efervescente movimiento social que quiere ir avanzando por diferentes ejes. Va desde el posicionamiento social que busca respeto e inclusión en el espacio público que es la calle, hasta cambios en las políticas públicas que fomenten el uso de la bicicleta: infraestructura, presupuesto y campañas sociales para lograr el objetivo de aumentar el número de mujeres y hombres que vean la bicicleta como medio de transporte. Estos grupos ciudadanos y de organizaciones civiles tiene bien claro su camino. Lo que falta es profundizar el cómo, el qué, por dónde.

El movimiento ciclista en Guadalajara ha sido objeto de múltiples investigaciones desde el año 2009. A continuación se presenta una tabla que resume algunas de las publicaciones o investigaciones realizadas sobre el tema de acciones ciudadanas, movimientos sociales e indecencia social y política. Se ordenan de forma cronológica y el criterio para incluirlos es que la bici esta presente como un elemento para un cambio social o político.

Año	Nombre	Lugar	Autor	Ejes de investigación
2009	Epistemología del espacio público: el caso del viaducto López Mateos en Guadalajara	Guadalajara, Jalisco, México	Vargas, X	Los imaginarios urbanos de la sociedad y gobierno. Análisis de acciones y discursos que se difundieron en los medios de comunicación impresos (periódicos).
2009	La relación entre la ciudad y los movimientos sociales urbanos: GDL en Bici, su eco y la ciudad	Guadalajara, Jalisco, México	Mendoza, D.	El trabajo de la organización GDL en bici para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte y los retos de diversificar la información.
2010	Ciclistas, los olvidados	Guadalajara, Jalisco, México	Martínez, P.	El desarrollo de la ciudad y los problemas de seguridad vial y las acciones ciudadanas para influir en una mejora.
2011	Jóvenes en acciones colectivas y movimientos sociales para redefinir los espacios públicos y las prácticas ciudadanas	Guadalajara, Jalisco, México	Morfin, C.	Análisis de los movimientos sociales y su aporte político para demandar mejores condiciones para la movilidad y el espacio público.
2012	La reciente movilización política de los jóvenes: expresiones locales de una crisis mundial	Guadalajara, Jalisco, México	Morfin, C.	La idea de ciudadanía y la forma de expresarse de los jóvenes desde lo local a lo mundial para incidir en la ciudad.
2012	Acción y Emoción Ciclista: Experiencia Colectiva en la Zona Metropolitana de Guadalajara	Tlaquepaque, Jalisco, México.	García, N.	Las acciones ciudadanas y el mensaje que se da a la ciudad, el desarrollo de la acción colectiva.
2012	Un “atentado amoroso” para recuperar la ciudad. Cultura política en jóvenes movilizados por la redefinición de los espacios públicos en Guadalajara	Guadalajara, Jalisco, México	Morfin, C.	Resignificación de la ciudad desde la concepción de un movimiento social y la identidad social/política de sus integrantes.
2012	Colectivos en movimiento.	Guadalajara,	Servín, C.	Las acciones y relaciones ciudadanas

	El caso de la movilización contra el proyecto de la vía exprés en Guadalajara	Jalisco, México		en contra de un proyecto gubernamental. El derecho a la ciudad.
2013	Conflictividad y empoderamiento y agrupaciones sociales contemporáneas de Jalisco.	Tlaquepaque, Jalisco, México.	Pérez, G. Peralta, C. Bautista, J.	“Conflictos y mecanismos de empoderamiento en torno a los cuales diversas agrupaciones sociales contemporáneas de Jalisco buscan consolidar sus proyectos”.
2013	¡Saca la bici! Una etnografía sobre el Movimiento Ciclista en Guadalajara	Guadalajara, Jalisco, México	Konnerth, K.	Participación ciudadana que busca el empoderamiento de la sociedad para cambios de paradigmas en la ciudad.
2013	Conflictividad y empoderamiento en agrupaciones ciclistas de Guadalajara	Guadalajara, Jalisco, México	Pérez, G.	Los conflictos entre los grupos ciclistas que buscan un cambio en la ciudad que realizan acciones ciudadanas para un cambio de política pública.
2013	La Zona Metropolitana de Guadalajara sus Movimientos ciudadanos, tendencias y retos, contrastes y constantes: sociedad civil, precarización y cambio en las zonas metropolitanas de México	Tlaquepaque, Jalisco, México.	Alatorre, F.	Categorización de los movimientos ciudadanos ante problemáticas sociales, ambientales, estructurales. Entender los factores que influyen en sus acciones y alianzas.
2014	Comunidades de cambio Asociaciones no-institucionales en la producción del cambio social	Guadalajara, Jalisco, México	Castañón, H	Participación ciudadana y acciones ciudadanas.
2015	Conflictividad y empoderamiento	Guadalajara, Jalisco, México	Pérez, G; Bautista, José; Peralta, C.	Participación ciudadana, tipos de acciones ciudadanas, empoderamiento ciudadano, formas de organización, conflictos urbanos, movimientos sociales.

Aporte de la investigación

Esta investigación busca determinar si los actores que quieren un cambio de paradigma en la movilidad de la ciudad, desde su acciones e incidencia, pueden enmarcarse como un movimiento social. Se identifican a los actores y cuáles han sido sus roles de participación así como sus vinculaciones; además, se analiza a profundidad sus acciones y su discurso para entender cuáles son sus motivaciones e intereses en la sustentabilidad y el derecho a la ciudad.

Se aporta un análisis sobre las dinámicas de organización de un sector de la sociedad que busca un cambio en su ciudad, tomando como base la organización de los grupos ciclistas, las actividades que realizan, sus vínculos con otros actores. Éstos van más allá de grupos ciudadanos, incluyen academia, empresa, partidos políticos,, medios de comunicación y sociedad en general; la intención es identificar acciones que puedan replicarse en otros temas de incidencia en la ciudad desde la perspectiva de los nuevos movimientos sociales.

Desde una mirada crítica, se sostiene que todas las acciones, por pequeñas que puedan parecer, abonan a un cambio de paradigma hacia una ciudad sostenible social y ambientalmente. De esta forma, el discurso del derecho a la ciudad empieza a empoderar a las personas desde un cambio de visión de la ciudad.

2. Marco teórico – metodológico de la investigación

Gestión social de la ciudad: nuevo paradigma del funcionalismo al empoderamiento social del hábitat.

En principio, podemos argumentar que la gestión social del hábitat se puede definir como un nivel de participación ciudadana. “Esta se caracteriza por la intervención de intereses privados colectivos en actividades públicas” (Correa, E; Noé, M. 1998).

Además:

Busca la interacción con otros actores (otros movimientos sociales, partidos políticos, sindicatos y el Estado); la interacción entre las organizaciones sociales que participan en materias urbanas y su contexto global; y los ámbitos en los que se pueden producir efectos significativos de la participación urbana (consumo colectivo, identidad y relaciones comunitarias, y autogestión política). (Martínez, M. 2011 citando a Castells)

Sin embargo, habrá que colocarla como un nivel de participación significativa, en donde los actores construyen conocimiento colectivo, redistribuyen poder y conceptualizan a la participación como un medio para lograr empoderamiento.

Las ciudades a finales del siglo pasado y aun en nuestros días fueron y parecen ser planeadas bajo una perspectiva funcionalista, “las categorías fundamentales para concebir y hacer ciudad eran las funciones urbanas, la economía urbana vista como rentabilidad, y los espacios urbanos interrelacionados en un sistema simple ” (López, R. 2003), dándole mayor importancia a las actividades económicas que a las sociales, donde actividades industriales son ante todo el motor de la ciudad, y viendo la ciudad y sus actividades como sistemas simples y no como sistemas complejos con muchos elementos o variables a tomar en cuenta para elaborar los proyectos de ciudad.

En las discusiones sobre la construcción de la ciudad “quedaban excluidas la representación de la ciudadanía, de las grandes organizaciones obreras y populares, y en general, los habitantes de la ciudad, aquellos que transitan, disfrutan y sufren la ciudad” (López, R: 2003) reservadas solo para unas cuantas personas: expertos/as, arquitectos/as,

urbanistas y la clase política hasta empresarial que no necesariamente tienen conocimiento de campo y se basan en marcos teóricos de economía y producción sin reconocer los espacios y sus dinámicas propias y a veces únicas. Existían y parece ser que todavía, cotos de poder donde no hay cabida a más expresiones o conocimientos empíricos o de otras disciplinas de la gente que es parte y vive en la ciudad.

Ante esta falta de apertura la gente empezó a organizarse para resolver problemas: movimientos sociales, vecinales, barriales empiezan a gestar acciones donde la gente busca incidir en las dinámicas sociales y culturales de la sociedad y en las políticas públicas de los gobiernos, nuevas formas para participar en el desarrollo de la ciudad o espacio. Los movimientos populares en su momento eran una propuesta de enfrentar problemas en la ciudad como vivienda, educación (servicios e infraestructura). Fueron un espacio que dieron entrada a temas como derechos humanos, empoderaban a la gente y formaban líderes, mujeres y hombres. Intentaban ser espacios para equilibrar poderes que movían a las ciudades desde lo político y social. Espacios creados ante los vacíos que deja el gobierno en la ciudad.

De esta forma empieza la gestión social del hábitat: las formas, dinámicas o acciones que las personas buscan para incidir en los programas, proyectos o acciones de los gobiernos en la planeación y desarrollo de la ciudad desde el empoderamiento, capacitación, organización horizontal, por medio de la educación popular, entendida como “un proceso de formación y capacitación que se da dentro de una perspectiva política de clase y que forma parte o se vincula a la acción organizada del pueblo de las masas, en orden a lograr el objetivo de construir una sociedad nueva, de acuerdo a sus intereses” (Núñez C, S/F).

Por otro lado el “conocimiento dominante” (academia) empieza a abrirse a cambios en sus dinámicas de intervención o desarrollo de los proyectos desde la IAP (investigación acción participativa), busca soluciones desde elementos comunes que tiene la educación popular como el empoderamiento y la construcción del conocimiento colectivo. Cambiar el paradigma de intervención donde el investigador/a busca una ruptura del

conocimiento instrumental dando importancia a las relaciones horizontales y el conocimiento popular. Además se abren nuevas visiones ante la multi y transdisciplina que ayuda nuevos modelos conceptuales o de acción para abordar complejos problemas de la ciudad, que van más allá de la arquitectura o urbanismo, al reconocer a las personas y sus dinámicas sociales para apropiarse del espacio y su imaginario urbano.

Ante este contexto el gobierno empieza a tratar de regular o normar este interés público de la gente, por medio de leyes de participación ciudadana donde emanan programas y se forman consejos, observatorios y mecanismos para que la gente intervenga en la toma de decisiones, acompañe procesos y analice resultados o audite cuentas públicas. Pero la realidad es que en la mayoría de los casos estos espacios son limitados por la burocratización de la organización, en ocasiones inaccesibles para las personas por sus requerimientos, y se vuelven legitimadores de proyectos de gobierno que carecen de transparencia o aceptación de las comunidades donde se llevan acabo.

Estos espacios son limitados a solo dar recomendaciones y no incidir en las acciones, en ocasiones son cooptados o ignorados por el gobierno lo cual hace que los y las integrantes de las ciudadanía dejen de asistir, mostrando el lado oscuro de la participación ciudadana. Para que realmente se de una participación ciudadana se deben abrir los espacios para la intervención y modificación de leyes y reglamentos por medio de la socialización de información, la planeación del proyecto, discusiones abiertas dando valor a los saberes de todas las personas.

“La participación ciudadana es la intervención organizada de ciudadanos individuales o de organizaciones sociales y civiles en los asuntos públicos, que se lleva a cabo en espacios y condiciones definidas, (Serrano, A, 2015 mencionando a Isunza, 2006) solo que esta definición en la realidad para el gobierno es solo un discurso, no se ha dado una apertura para una contraloría social desde una gobernanza real.

Según el gobierno federal “la Contraloría Social es el mecanismo de participación ciudadana que de forma organizada puede incidir en la toma de decisiones públicas,

mediante la ejecución de acciones de control, vigilancia y evaluación del actuar gubernamental, principalmente sobre el cumplimiento de las metas y acciones comprometidas por las dependencias” (Valera, J.: 2014). El problema es que los mecanismo para lograr esas metas parecen estar hechos para lograr el desgaste de estos comités, un ejemplo son las leyes de transparencia que se acotan más a restringir el acceso a la información de proyectos.

Se necesitan cambios estructurales y sociales para tener una gobernanza que ayude a la gestión social del hábitat. Según Naciones Unidas “la buena gobernanza promueve la equidad, la participación, el pluralismo, la transparencia, la responsabilidad y el estado de derecho, de modo que sea efectivo, eficiente y duradero. Llevando estos principios a la práctica, somos testigos de elecciones frecuentes, libres y limpias, parlamentos representativos que redactan leyes y proporcionan una visión de conjunto, y un sistema jurídico independiente para interpretar dichas leyes”, ¿estamos listos/as a la participación ciudadana? ¿Existe realmente un interés del gobierno para abrir los procesos y perder poder?

Una propuesta de trabajo que puede dar avances es la planeación colaborativa que busca a través de una comunicación efectiva, abierta y fuera de procesos de poder un involucramiento de las personas a un proyecto, una colaboración participativa al tener un proceso interactivo con todos los saberes que se involucran en el mismo. Nuevas relaciones entre la comunidad y el gobierno desde el concepto de gobernanza. Todo esto a través de procesos equitativos y diversos para la inclusión de las personas de todo tipo sin excluir a nadie para tener una construcción social del entorno.

Elementos clave para lograr esto son la planificación comunicativa, comunicación, participación y negociación mediante la participación ciudadana, la apertura a nuevas formas de hacer las cosas y el empoderamiento como la base de proyectos que son difíciles de cooptar y que ayuda a una apropiación del proyecto para un éxito desde cambios sociales para una nueva óptica de sostenibilidad.

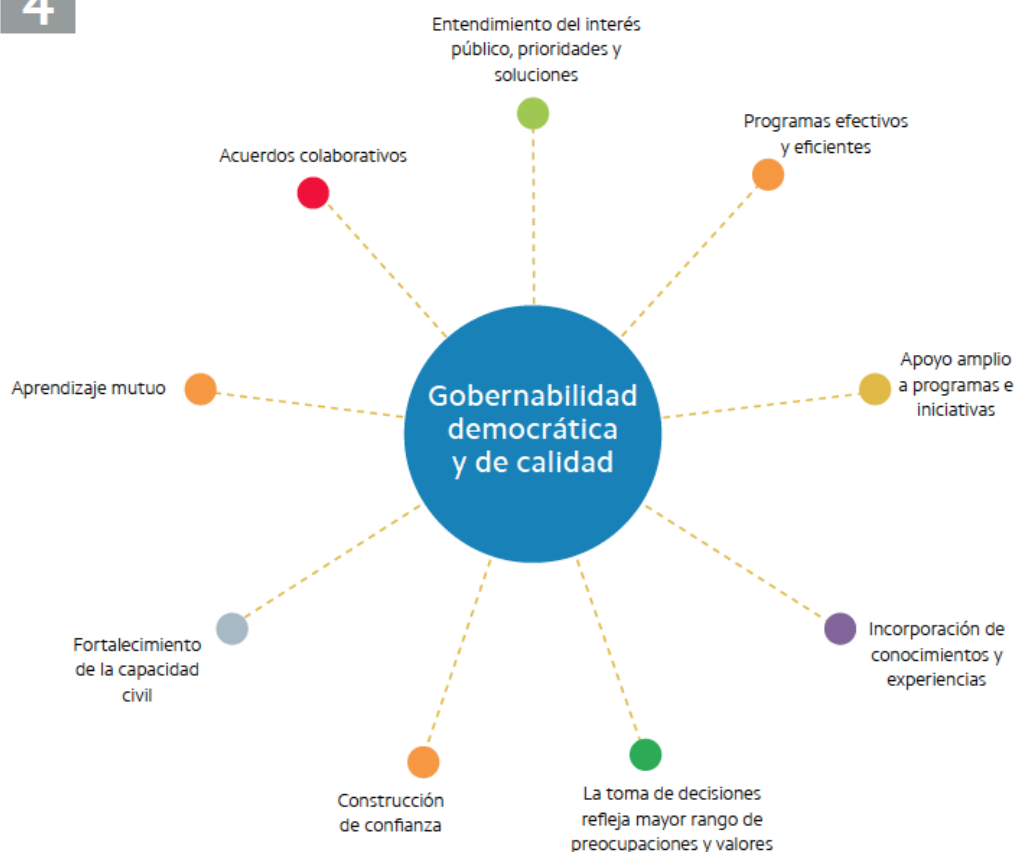
En la planeación, desarrollo y construcción de ciudad entran varios elementos, actores y procesos que van desde luchas de poder, intereses personales y grupales, visiones diversas que hasta se contraponen. Ciudadanía, gobierno, empresarios/as, academia, políticos son parte en los procesos para la planeación del hábitat. Para promover cambios en las formas de construcción de ciudad la IAP, la educación popular y la planeación comunicativa tienen algo en común: las relaciones de poder “para” y “sobre”, que empodera a las personas, tiene un camino para tener una relación “con” las personas involucradas y tener procesos que los intereses generales se reflejen en cambios donde todas y todos somos parte de solución y ayude a la apropiación de la ciudad y los espacios. Un elemento clave en estos días para lograr impactos esperados en todos los niveles o sectores de la población es la mercadotecnia social, una herramienta que ayuda a posicionar una idea o cambios sociales por medio del diseño e implementación de programas en grupos o sectores de la población de la ciudad.

La realidad en la que vivimos es en muchos casos de poca apertura política a la participación ciudadana. Los movimientos sociales se abren espacio con acciones críticas para dar lugar a cambios en las relaciones de la gente, los y las que planean la ciudad para nuevas formas planeación, construcción y desarrollo de la ciudad. Que traigan beneficios que van desde una confianza institucional y social pasando por el aprendizaje mutuo y los acuerdos colaborativos.

“Habitar una ciudad o un territorio es entenderla, comprenderlo. Recorrerlo, manipularlo, compartirlo y entenderlo. La ciudad y el territorio son hechos culturales, y no cabe entenderlo sino a través de los hábitos de conocimiento. Lo que implica tanto aprender como desaprender. Illich insiste en un aprendizaje crucial para nuestro tiempo: aprender a renunciar”. (Saravia, M. 2004).

Las organizaciones ciudadanas realizan actividades para promover o posicionar un tema en específico para un cambio de paradigma en la ciudades o espacios donde viven y se desarrollan. En este caso el uso de la bici como medio de transporte que abona hacia una movilidad sustentable, las acciones y actividades tienen repercusión en la sociedad y en el actuar del gobierno cuando el tema empieza a generar una masa crítica que empieza a llamar la atención.

BENEFICIOS DE LA PARTICIPACIÓN



Fuente: Manual de participación en políticas de movilidad y desarrollo urbano. ITDP.

Estas incidencias pueden ser negativas o positivas pero al final son los primeros pasos para un cambio en las dinámicas de la ciudad en busca de una mejor calidad de vida. De acuerdo a Amorós:

Una lucha urbana que quisiera ser auténtica y no liberara su propio espacio, permanecería en la abstracción. La lucha que no produce su espacio no va hasta el fin, fracasa a la hora de crear y acaba en gueto. No cambia la vida, sólo la ideología. No crea nuevas instituciones, ni proyecta una nueva arquitectura o concibe un urbanismo liberador (Amorós, M. S/F)

Así, el cambio se busca desde la base, en las cotidianidades, busca un canal de comunicación entre iguales para transmitir un mensaje para un cambio de paradigmas:

Las ciudades se comprometen a desarrollar, una planificación, regulación y gestión urbano-ambiental que garantice el equilibrio entre el desarrollo urbano y la protección del patrimonio natural, histórico, arquitectónico, cultural y artístico, así como impida la

segregación y la exclusión territorial, y priorizar la producción social del hábitat y el cumplimiento de la función social de la ciudad y de la propiedad privada. Para ello, las ciudades se obligan a adoptar medidas de desarrollo urbano, en especial de rehabilitación de hábitat degradados o marginales, promoviendo una ciudad integrada y equitativa (Carta Mundial de Derecho a la Ciudad).

Esta investigación parte de tres ejes que interactúan entre sí, se complementan y dan pie a nuevas dinámicas: movimientos sociales, derecho a la ciudad y sustentabilidad.

Siguiendo el modelo comunitario de desarrollo sustentable (MCD), que propone Darcy Tetreault en su artículo “Una taxonomía de modelos de desarrollo sustentable” el MCD busca:

Satisfacer las necesidades básicas de las mismas comunidades, busca realizar cambios estructurales radicales. Estos cambios pueden realizarse a través del activismo social/ambiental, la organización horizontal (vinculando los varios segmentos progresistas de la sociedad civil), y/o procesos que fomentan la autosuficiencia y la autonomía en el nivel comunitario. La comunidad debería ser el enfoque del desarrollo. La comunidad debería ser autodependiente. Esto puede “empoderar” (empower) a la gente marginada, satisfaciendo su necesidad de tener una identidad. La sustentabilidad ecológica es imprescindible y la participación debe venir de abajo y de adentro. (Tetreault, D. 2004).

El principal elemento para el desarrollo sustentable de las ciudades son las y los que la viven, integran, disfrutan y la desarrollan pero que a su vez la afectan de forma negativa en sus actividades cotidianas, recordemos que cada actividad que realizamos trae afectaciones a nuestro entorno sin importar lo simple que podamos verlo como el hecho de trasladarnos de nuestra casa al trabajo o escuela. Ante esta realidad existen personas que hacen un cambio en su forma de vida para resolver problemas que se enfrenta la sociedad, buscan la sustentabilidad en sus acciones para que haga una diferencia y que las siguientes generaciones disfruten lo que nos ofrece los ecosistemas y el planeta donde vivimos.

Conceptos clave

El abordaje conceptual se va realizar con una serie de conceptos de diversos autores que se agruparan en tres ejes:

- Movimientos sociales (Construyendo ciudad entre todas y todos)
- Derecho a la ciudad (Mismas vías mismos derechos)
- Sustentabilidad (El lado sustentable de andar en bici)

Construyendo ciudad entre todas y todos

El construir ciudad entre todas las personas que vivimos en ella es basarnos en lo deseos de la gente, que se imaginan del espacio para ellos y ellas enfrentando una realidad que puede ser negativa o positiva desde su visión de lo que es ser parte de la misma ciudad y



Foto: Rafael del Río, Fuente: www.gdlenbici.org

lo que pueden incidir como una fuerza de cambio para hacer frente

a esta realidad y actuar para una transformación que se basa en un imaginario urbano “es la construcción de la representación social y cultural tanto individual como colectiva de una practica social-cultural en un determinado espacio de un tipo de cultura y que a partir de la interacción, los significados y símbolos permean una territorialidad dada”, (Torres, E. 2010). De esta forma nos imaginamos dinámicas en las calles que son parte de lo que nos gustaría que fuera nuestro espacio cotidiano donde nos movemos.

Ante esto personas empiezan a organizar esfuerzos individuales o colectivos para tener una incidencia para un cambio en las dinámicas de la ciudad ante un problema específico que puede ir desde lo ambiental, social o de salud. Pasamos al concepto de activismo ambiental:

“Conjunto de acciones o conductas intencionales, producto de la existencia de pautas organizadas de actividad colectiva, funcionalmente instrumentales, cuyos objetivos persiguen algún tipo de cambio y contribuyen al logro del beneficio colectivo asociado con las condiciones y calidad ambientales. (Suárez, E; Hernández, B; Hess, S. 2002, p. 362)

o en ocasiones como menciona Darcy Tetreault (2004) son también “actividades espontáneas que han recibido mucha atención, creando así un nodo de discusión” y que lo relaciona con la ecología política “al saber que la participación viene de abajo”.

Ante estos esfuerzos colectivos que empiezan a tejer redes y hacen crecer la participación ciudadana podemos empezar a hablar de movimientos sociales que se definen:

Tipo especial de la acción colectiva, pues además de la actuación voluntaria a favor de una causa hay una identificación de adversarios y se dinamiza un procesos de formación de identidades y que mientras reconozca intereses colectivos, pueda unirse con otros y piense que existe oportunidad de que su protesta tenga éxito (Alonso, J. 2013).

Y que en ocasiones tienen diversos objetivos, estos depende de los grupos o actores que sean parte de el. Un movimientos social al estar integrado por diversos actores con diversas visiones pero que tienen un fin en común tienen muchos caminos con objetivos diferentes pero solo una meta.

En esta investigación vamos a tomar en cuenta diversas visiones de hacer las cosas, los diversos frentes que se pueden tener en cambios de paradigma en las dinámicas de la ciudad. El primero seria la educación popular:

Es un proceso de formación y capacitación que se da dentro de una perspectiva política de clase y que forma parte o se vincula a la acción organizada del pueblo de las masas, en orden a lograr el objetivo de construir una sociedad nueva, de acuerdo a sus intereses. Es el proceso continuo y sistemático que implica momentos de reflexión y estudio sobre la práctica del grupo o de la organización; es la confrontación de la práctica sistematizada, con elementos de interpretación e información que permitan llevar dicha práctica consciente, a nuevos niveles de comprensión ... Es la teoría a partir de la práctica y no la teoría "sobre" la práctica... tomar la propia realidad (y la práctica transformadora sobre esa realidad) como fuente de conocimientos, como punto de partida.. La Educación popular no solo debe entenderse como "concientizar" o desarrollar la "conciencia crítica", sino darle a este hecho, el sentido de "conciencia solidaria". (Núñez, C. S/F).

El segundo es Empoderamiento ciudadano / social

Empoderar significa alimentar y fortalecer a una comunidad o un individuo en lo político, social, educativo y económico. El empoderamiento ciudadano fomenta la participación activa de los ciudadanos en los procesos gubernamentales y la toma de decisiones para impulsar cambios positivos en sus comunidades y en la ciudad. (Laboratorio de la ciudad, s/f). “El empoderamiento se relaciona, (...), con el poder, cambiando las relaciones de poder en favor de aquellos que con anterioridad tenían escasa autoridad sobre sus propias vidas. (Crespo, P; De Rham, P; Gonzáles, G; Iturralde, P; Jaramillo, B; Mancero, L; Moncada, M; Pérez, A; Soria, C. 2007).

Tercero: Justicia ambiental

Por Justicia ambiental se entenderá la distribución equitativa de las cargas y beneficios ambientales entre todas las personas de la sociedad, considerando en dicha distribución el reconocimiento de la situación comunitaria y de las capacidades de tales personas y su participación en la adopción de las decisiones que los afectan (Herve, D. 2010). Tiene tres elementos esenciales: defiende el derecho de todos a un medio ambiente no degradado (conectado así con el principio de sustentabilidad y justicia intergeneracional), apuesta por principio de precaución como política ambiental y, en consecuencia, tienen el objetivo de invertir el paradigma de protección ambiental dominante, que esta basado en una gestión (y no eliminación) de riesgos y mantiene el statu quo de inequidad (Espinoza, A. 2012).

Cuarto: Accesibilidad

La condición que permite el desplazamiento fácil y seguro de la población en general en cualquier espacio exterior o interior. Su uso eficiente, confiable y seguro es una solución incluyente y amable que debe incorporar a la vida de las ciudades a las personas en condiciones de discapacidad temporal o no. (Guzmán, S; Fernanda, M; Castellanos, C; Alfonso, C; Pereira, J; Fernando, L; Ortiz, G; Julliet, N. 2013).

Quinto: Contraloría social

La rendición de cuentas exigida desde la sociedad, que se refiere a la activación de grupos ciudadanos, movimientos sociales y medios de comunicación para exponer irregularidades en el gobierno, para atraer la atención pública a temas específicos, o para exigir acción por parte de alguna institución (Cejudo, M. 2011).

Las acciones de los grupos o actores sociales pueden ir desde una incidencia social por medio de la educación popular al buscar un conocimiento colectivo o empoderar a la gente para empezar una acción o cambio desde una idea que falta justicia ambiental en la ciudad ante los problemas y el actuar de la población o de la

falta de accesibilidad a espacios que en teoría son comunes o públicos, tratar de incidir en los gobiernos en los proyectos que realizan.

Las mismas vías, los mismos derechos



Foto tomada de la pagina web
www.camararodante.blogspot.mx

El vivir en la ciudad nos da derechos, en teoría no debe existir discriminación alguna por color, sexo, raza, religión o forma de trasladarnos. Hablamos de el derecho a la ciudad como un concepto que ha empezado a posicionarse en temas de movilidad peatonal o ciclista, en la búsqueda de espacios públicos dignos en las ciudades.

El derecho a la ciudad no es simplemente el derecho de acceso a lo que ya existe, sino el derecho a cambiarlo a partir de nuestros anhelos más profundos. Necesitamos estar seguros de que podremos vivir con nuestras creaciones (un problema para cualquier planificador, arquitecto o pensador utópico). Pero el derecho a rehacernos a nosotros mismos creando un entorno urbano cualitativamente diferente es el máspreciado de todos los derechos humanos (Harvey, D.2008).

El usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social. Es un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos vulnerables y desfavorecidos, que les confiere legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a la libre autodeterminación y un nivel de vida adecuado. (ONU Hábitat, 2004).

ONU Hábitat le agrega al derecho de la ciudad el tema de la sustentabilidad, un concepto que puede que personas lo tengan relacionado con los bosques, en la áreas rurales o la naturaleza en si pero también podemos ponerlo en los contextos de las ciudades donde hablamos de sustentabilidad urbana.

Se concibe como un concepto sistémico, a partir del cual se origina un concepto alternativo de ciudad, en el cual un asentamiento tiene la capacidad de proporcionar en forma duradera y eficiente la energía y los recursos para cumplir con los objetivos que en el subsistema social (bienestar social), espacio físico urbano (calidad físico espacial),

económico (productividad) y ecológico (preservación ecológica), que requerirán las generaciones presentes y futuras que habitarán la ciudad. (López, O. 2004)

El derecho a la ciudad debe ser garantizado y permeado con la sustentabilidad en nuestras actividades en la ciudad empezar a hablar sobre dos conceptos que van ligados con la percepción de las y los que vivimos en la ciudad que son: Calidad de vida y ciudad más humana.

El primero, Calidad de vida “es un estado de satisfacción general, derivado de la realización de las potencialidades de la persona. Posee aspectos subjetivos y aspectos objetivos. Es una sensación subjetiva de bienestar físico, psicológico y social. Incluye como aspectos subjetivos la intimidad, la expresión emocional, la seguridad percibida. La productividad personal y salud objetiva, como aspectos objetivos el bienestar material, las relaciones armónicas con el medio ambiente físico y social y con la comunidad y al salud objetiva percibida (Ardila, R. 2003). Y el segundo, Ciudad más humana es “ La idea es lograr una ciudad que se pueda vivir de una manera mucho más amena, mucho más peatonal, mucho más a la escala humana, es decir, devolver la identidad y habitabilidad a nuestras ciudades, haciéndolas más sustentables” (Biondi, S. 2012). Y en convertir nuestras ciudades, “muchas veces anárquicas y desquiciadas en urbes amables, a la medida del ser humano, es un reto para este siglo en que la población mundial se concentra cada vez más en ellas. La apuesta requiere proyectos viables, económicos que recuerden el origen de la ciudad: lugares donde se reúnen personas buscando un bien común”. (Petzold, A. 2012).

Hablar del derecho a la ciudad ya se complejiza en la actualidad, ya no solo es buscar poder acceder a los espacios de la ciudad que se han negado a sectores de la población sino también que esos espacios tengan condiciones basados en la sustentabilidad. Que no estén contaminados, que fomenten un cuidado del medio ambiente y que vayan hacia una sostenibilidad del entorno que se puedan disfrutar por otras generaciones de la misma forma que buscamos tener en la actualidad. Esta ligado a conceptos que están relacionados en como sentimos la ciudad y la disfrutamos en lo individual, en lo que nos afecta y en lo que nos puede ofrecer para garantizar las condiciones mínimas para vivir

de forma segura y con calidad de vida desde lo físico y mental, donde la ciudad no sea la que determine lo que somos en colectivo, si no todo lo contrario, que nosotros y nosotras le demos la esencia a la ciudad donde pedimos garantías para nuestro disfrute.

El lado sustentable de andar en bici

Ante la problemática que la ciudad tiene por el uso excesivo del automóvil como de medio de transporte: como la contaminación del aire, el crecimiento de la brecha de desigualdad para el acceso a la ciudad así como un aumento de accidentes viales. Hablar de movilidad sustentable es hacer frente a estos problemas. La movilidad sustentable esta relacionada con el



Foto de Autor desconocido tomada de Facebook

concepto de Desarrollo Sustentable, para tener claro la relación tomaremos en cuenta algunos principios que se mencionan en la “Declaración del Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo” que se realizo en la conferencia de las Naciones Unidas sobre medio ambiente realizada en 1992 en Río de Janeiro, Brasil :

Principio 1

Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

Principio 3

El derecho al desarrollo debe ejercerse en forma tal que responda equitativamente a las necesidades de desarrollo y ambientales de las generaciones presentes y futuras.

Principio 4

A fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada.

Principio 5

Todos los Estados y todas las personas deberán cooperar en la tarea esencial de erradicar la pobreza como requisito indispensable del desarrollo sostenible, a fin de reducir las disparidades en los niveles de vida y responder mejor a las necesidades de la mayoría de los pueblos del mundo.

Esto relacionándolo al concepto de movilidad sustentable:

“Modelos sostenible de movilidad urbana tienen que asegurar la protección del medio ambiente, mantener la cohesión social y la calidad de vida de los ciudadanos y favorecer el desarrollo económico”. Mataix, C. (2010).

Bajo estos conceptos la bici es vista por un sector de la sociedad como una herramienta o forma de movilidad en la ciudad que abona a la sustentabilidad en la ciudad. No necesita de combustibles fósiles que aportan contaminación al aire, no genera contaminación auditaba ya que no tiene un motor y mecanismos mecánicos que tienen otros medios de transporte como el los vehículos motorizados. Ayuda a tener una mejor calidad de vida en las personas al fomentar una actividad física por medio del ejercicio que se realiza al pedalear y aporta a una mejor salud corporal. Ayuda a la cohesión social por circular a una velocidad más orgánica es decir que va a la velocidad que nuestro cuerpo puede generar por medio de la bici que no genera barreras físicas en la ciudad. Ejemplos del coche de esa velocidad de desplazamiento que separa es que puede llegar a más de 100 kilómetros por hora que causa una barrera por lo peligroso que puede ser un accidente a esa velocidad y/o infraestructura como puentes elevados, vías rápidas, segundos pisos que ponen barreras físicas en el espacio. En lo económico en un vehículo de bajo costo de mantenimiento y ahorras en no pagar en combustibles o al usar transporte público. Y finalmente es un elemento a tomar en cuenta para la planeación de la ciudad al poner en la mesa o cuestionar el crecimiento hacia lo ancho de la ciudad y las consecuencias de un excesivo uso del automóvil por la personas al aumentar los tiempos de traslado, congestionamientos viales y la baja calidad o planeación del transporte público.

Pero más allá de un concepto de sustentabilidad urbana o movilidad también da pie a abordar la sustentabilidad de las acciones que realizamos como personas que vivimos en

al ciudad y como podemos aportar desde nuestras actividades cotidianas a una movilidad social sustentable. Como mencionaba Darcy cuando hablamos del concepto de activismo ambiental, nuestras acciones pueden ser actos políticos para cambios de paradigmas por mas pequeños que puedan ser. Aquí es donde no podemos hacer menos a cualquier acción. Según Martínez Alier (2008) “La ecología política estudia los conflictos ambientales y muestra que en esos conflictos distintos actores que tienen distintos intereses, valores, culturales, saberes y mantienen distintos grados de poder, usan o pueden usar distintos lenguajes de valores” además que como menciona Enrique Leff (2006):

“La ecología política se establece en el espacio que es el del conflicto por la reapropiación de la naturaleza y de la cultura, allí donde la naturaleza y la cultura resisten a la homologación de valores y procesos (simbólicos, ecológicos, epistemológicos, políticos) inconmensurables y a ser absorbidos en términos de valores de mercado”.

Ante lo que puede significar andar en bici por la ciudad y de nuevo teniendo en cuenta la diversidad de motivos que pueden tener las personas al andar en bici podemos tratar de abordar estos motivos desde tres conceptos , que no intentan clasificar sus razones pero si dar una idea de lo complejo que puede ser el abordaje teórico en la realidad urbana.

Empezamos con el primer concepto que es la ecología profunda, donde podríamos ubicar a personas que andan en bici por una ideología ya se de cuidado ambiental, reivindicación política, cambios antisistémico, que ponen al ser humano como parte de un todo que es la tierra y que se debe poner su esfuerzo en buscar una sustentabilidad o armonía con el medio ambiente, que por lo general son integrantes de colectivos ciudadanos, organizaciones civiles hasta políticas o de gobierno.

“Según el propio Naess, creador del término, la ecología profunda o de amplio alcance (deep, long-range ecology) se distingue de la ecología superficial o de corto alcance (shallow, short-range ecology) en un cuestionamiento más hondo de las causas y fundamentos de la crisis ecológica. Partiendo del reconocimiento del valor inherente de la diversidad ecológica y cultural de todos los seres vivos, su enfoque no se limita a aquello que pone en peligro el bienestar o la supervivencia de la especie humana. La ecología profunda declara la interdependencia fundamental entre todos los fenómenos y el hecho de que, como individuos y como sociedades, estamos inmersos en (y finalmente dependientes de) los procesos cíclicos de la naturaleza. (Iglesias, E. 2009).

Retomando algunas ideas de Naess (2007) que podemos ubicar en el tema de movilidad tenemos:

- Postura anticlasista
- Combate la contaminación y el agotamiento de los recursos naturales
- Complejidad y no complicación.
- Autonomía local y descentralización

El segundo concepto es la ecología superficial, es aquella que “no abordaba las causas sociales y culturales responsables de tales síntomas” (Ness, A. 1972), que no tiene alguna reivindicación política, social, económica y cultural de la crisis ambiental. Más aún, “está al servicio del statu quo y sirve a las industrias y modelos políticos y económicos imperantes, que además la financian” (Rozzi, R. 2007). Aquí podemos poner a los grupos ciudadanos o colectivos en el tema de la bici como clubes deportivos, grupos que solo realizan paseos o recorridos en bici solo por diversión y que no intentan tener incidencia social tacita. Pero algo que no podemos dejar a un lado es que tienen su aporte al generar comunidad entre personas al formar espacios comunes de convivencia, que ayudan a crear tejido social que en un futuro esto podría ser la semilla para un cambio de forma más sencilla al momento de un cambio forzado o el inicio de un pensamiento más crítico de la realidad.

Y finalmente un tercer concepto que es el ecologismo popular. “En muchos conflictos ambientales, los pobres se alinean al lado de la preservación de los recursos naturales, no por ideología ecologista, sino en virtud de sus propias necesidades de supervivencia, de preservar los medios de vida”. (Di Donato, M. 2008/2009). Aquí podemos mencionar que está la gente que usa la bici por necesidad como obreros, personas de varios oficios o que por cuestiones económicas solo pueden acceder a tener una bici para moverse, que no ven a la bici como los anteriores conceptos. Que cuando puedan se comprarían un coche y dejarían la bici a un lado por que representa pobreza.

Pero que en contextos específicos esta forma de moverse puede sumar para enviar un mensaje o reforzar un ideología colectiva. En una ciudad donde el tema del uso de la bici como medio de transporte esta posicionado de una forma muy fuerte y que ha incidido en lo político además de lo social, este grupo o sector de personas se ven parte de las acciones en ocasiones inconscientemente o como un sector a considerar por parte del gobierno y hasta otros grupos ciudadanos buscando su permanencia.

La cuestión metodológica: una mirada a la acción en bici

Esta es una investigación empírica que se basa en el análisis de información documental y de campo (entrevistas). Tomando como base comunicados, notas de periódicos, publicaciones de los actores en la web o medios impresos. El alcance de la investigación va desde lo exploratorio donde describimos al sujeto de investigación, cuáles son las posturas de su discurso y los rasgos de las acciones y actividades para saber su correlación con los demás actores que promueven una movilidad sustentable, explicando cuál es su impacto en la sociedad y las políticas públicas. En un periodo de tiempo que desde mi perspectiva fue donde un movimiento social fue gestándose para hacer frente a un problema puntual de la ciudad como es la movilidad entre 2007 y 2015. En el 2007 se inicio un paseo nocturno que llamo la atención a muchas personas que fue la semilla para una serie de acciones y dinámicas que hasta el año 2015 son relevantes para el tema. Pero este periodo de búsqueda se extendió hasta el año 1971 porque se empezaron a dar las manifestaciones de cambios en la movilidad en bici por parte del gobierno y en el año 1979 se empezó hacer actividades ciudadanas que dan un referente de como esta presente el uso de la bici en la ciudad y se encontró que existen referentes históricos desde gobierno y sociales que pueden dar pistas de los éxitos o fracasos de las acciones de ese movimiento social y las posturas de gobierno.

Los enfoques de investigación

La postura de abordaje para la investigación es un híbrido epistemológico entre el paradigma hermenéutico-interpretativo y el paradigma crítico. De acuerdo con Xavier Vargas en su libro *¿Cómo hacer Investigación cualitativa?* En el paradigma hermenéutico-interpretativo “el conocimiento es la construcción subjetiva y continua de aquello que le da sentido a la realidad investigada como un todo donde las partes se

significan entre sí y éstas en relación con el todo.” (Vargas, X. 2015. pág. 11). Por su parte, el paradigma crítico “no le interesa construir teoría sino soluciones concretas que transformen la realidad según se desea hacerlo por una o varias personas. Se indaga para saber que hacer y no para construir teorías abstractas (...) Por tanto no es un paradigma para hacer ciencia en ningún sentido, sino sólo para lograr transformaciones sociales” (Vargas, X, 2015, pág. 13).

Desde un método de investigación cualitativo se realizará una interpretación crítica de las posturas y acciones de los actores que inciden en el tema de la movilidad en la ciudad para conocer su postura en la construcción social de la ciudad. La participación es parte desarrollo, tomando en cuenta que:

- La realidad es subjetiva
- La realidad es estructural y/o sistémica
- La realidad es compleja e interpretable.
- La realidad está constituida por relaciones de poder;
- Se plantea que los Sujetos dominan a otros sujetos y a los objetos;
- La realidad es un sistema de dominación-liberación;
- La realidad está constituida de acciones;
- La realidad es transformable.

(Vargas, X. 2015)

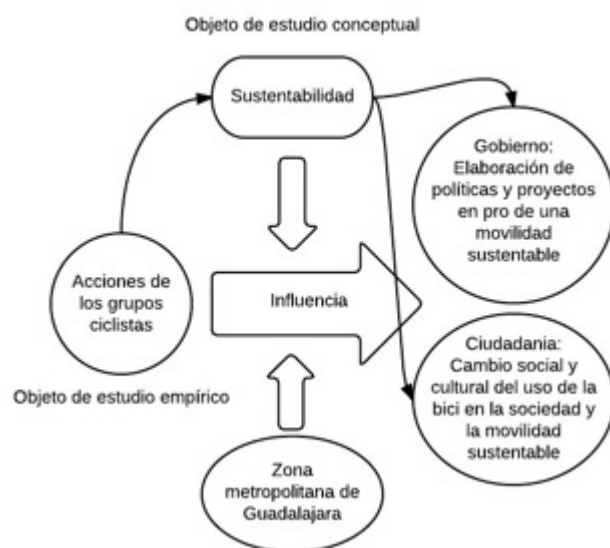
Metodologías de análisis

Se van a tomar varias metodologías par el análisis de esta investigación y tomando en cuenta que la realidad es compleja el abordaje para su análisis requiere varias metodologías.

Hermenéutico

Para trabajar este método “1) se cuenta con un texto a interpretar, se lee y se analiza a partir de lo que el texto en sí mismo expresa; pero, 2) tomando en cuenta el contexto en que el escrito ha sido elaborado, y 3) se llega a alguna conclusión” (Vargas, X. 2015.

Pág. 26). El análisis hermenéutico ayudará a interpretar cómo estas acciones han causado un efecto en la sociedad y en los gobiernos para impulsar y posicionar cambios en el cotidiano de las personas y la elaboración de políticas públicas y proyectos que fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte.



Cuadro elaborado por Xavier Vargas y Yeriel Salcedo

¿Cuál es la capacidad reflexiva e interpretativa de las acciones del actor social en sus prácticas? Es importante analizar a este sujeto de cambio y la forma de su estructura social para organizar sus acciones y el discurso. ¿Cómo percibe la movilidad en la ZMG? ¿Qué se tiene que realizar para un cambio de paradigma? ¿Cómo ven el futuro de la movilidad en la política y en la sociedad?

Etnometodológico

Este enfoque “toma en cuenta los rasgos culturales de las personas develados a través de los métodos que usan para resolver la realidad cotidiana, indistintamente de su ubicación geográfico social y/o pertenencia a una cultura más amplia. Se observan, analizan y reflexionan, los métodos socio-culturales y cotidianos del vivir diario de las personas y

no tanto la dimensión más amplia y completa que tienen las tradiciones en tanto estructuras de identificación cultural” (Vargas, X. 2015. Pág. 28).

Detrás de las acciones ciudadanas están personas que buscan un cambio en la ciudad ante una realidad urbana que en ocasiones parte de una cotidianidad que lo vuelve cultural. Como un cambio de paradigma en una movilidad que parece inamovible y que culturalmente se habla de desarrollo. Los grupos ciclistas plantean cambios culturales.

Método de los Movimientos sociales

Este método “busca la construcción de sentido de una realidad social determinada a través de la observación, análisis y reflexión de uno o varios movimientos sociales específicos. El estudio de un movimiento social determinado aquí sirve al propósito de una crítica social que trasciende al propio movimiento y acaba siendo transformadora y/o emancipadora debido a que tal estudio ha construido nuevos significados sociales ejerciendo presión sobre algún grupo de poder” (Vargas, X. 2011. Pág. 34).

En el caso del movimiento ciclista, un grupo de personas ante la problemática de la movilidad en la ciudad, el medio ambiente, la seguridad vial y la exclusión empezó a realizar actividades para que en la sociedad se posicionara una idea o un proyecto de cambio en la ciudad. Han ido tomando y haciendo propuestas de cambio de paradigmas sociales, culturales y políticos.

Han expresado su visión por medio de comunicados, acciones callejeras, discursos en espacios públicos y redes sociales, páginas web en internet. Además, los medios de comunicación, líderes de opinión, grupos aliados, universidades, investigadores y políticos han jugado un papel importante en posicionar esta idea y propuesta.

Interaccionismo simbólico

“Este es un método centrado fundamentalmente en el significado que tienen las cosas a partir de la interacción socio-cultural de los seres humanos. Bajo esta concepción, la interacción social va produciendo significados a través de los cuales los seres humanos

entienden y actúan en el mundo. Observar, analizar y reflexionar la realidad develando lo que contienen los significados socioculturales para las personas en la interacción, es el centro de la interpretación en este método” (Vargas, X. 2011. Pág. 29).

La ciudad conviven diversas formas de pensar y de movernos. En la calle circulan automóviles, bicis, transporte público y gente caminando. Esto da una interacción social que genera diversas visiones de cómo compartir el espacio.

Observables

- Grupos ciudadanos que desde diversas visiones de ciudad, de organización, de formas de vinculación y de trabajo se han conformaron para promover el uso de la bici como medio de transporte y que se les ha llamado Grupos u organizaciones ciclistas.
- Acciones y/o actividades más relevantes de estos grupos que han realizado desde el 2007 al 2015.
- El discurso de estos grupos que han generado y plasmado en comunicados y entrevistas ante medios de comunicación sobre la problemática de la ciudad desde el 2007 al 2015.
- Formas de interacción entre los grupos y la forma como se organizan entre ellos.
- Las relaciones del movimiento ciclista con otros actores como empresarios, empresas, académicos/as, instituciones educativas, políticos, medios de comunicación, líderes de opinión.
- Presencia del tema de movilidad de movilidad sustentable en la sociedad en general en la redes sociales de Facebook y twitter.
- Los cambios de política pública de los gobiernos de la AMG ante la movilidad sustentable entre los años de 2007 al 2015.
- Inversión de los gobiernos municipales y estatal en el tema de la bicicleta como medio de transporte entre los años 2007 al 2015.

Técnicas de investigación

- Observación directa
- Registro del discurso
- Entrevista semi-estructurada
- Foto
- Video
- Indagación documental

Población y muestra

En la primera etapa se realizará una investigación documental para identificar comunicados, acciones y/o actividades que se realizaron por parte de los grupos ciclistas. Para sistematizar la información se elaborará un mapa de actores relevantes, tipos de acciones y/o actividades para determinar el tipo y número de entrevistas.

Fuente de información primaria y secundaria

Como fuentes primarias de información se realizó una revisión documental de los periódicos El Informador, Mural, Milenio, La Jornada Jalisco así en las páginas web www.bici10.org, www.gdlenbici.org y www.cronicadesociales.org.

La segunda parte de la investigación consistió en realizar una serie de entrevistas a actores clave que se fueron visibilizando en la investigación documental, ya sea por su posturas o por las actividades que realizaban. Integrantes de los grupos o asociaciones ciudadanas, funcionarios de gobierno y de despachos de urbanismo, así como personas que participaron en las etapas previas al 2007 para tener un antecedente histórico del tema en la ciudad.

Un dato relevante es que cuando algunas personas que habían sido seleccionadas para las entrevistas como integrantes de grupos, entre septiembre y octubre del año 2015 se incorporaron a trabajar al gobierno Municipal de Guadalajara. Este fue el caso de Patricia Martínez y Mario Silva como integrantes de GDL en bici y Colectivo

Ecologista Jalisco, respectivamente, además de Valeria Huérfino, reportera del periódico Mural que cubría el tema de ciudad.

Se realizaron 12 entrevistas en la ciudad de Guadalajara, entre agosto de 2014 y febrero de 2016. Dos entrevistas no pudieron realizarse debido a que no hubo respuesta ni por vía telefónica ni por correos electrónicos. A continuación un listado de personas entrevistadas:

1. Miguel Casares (Integrante del Colectivo ciclista Guadalajara A.C., 1987 - 1991). Fecha de entrevista: 15 de agosto de 2014.
2. Gabriel Michel (Maestro del ITESO, impulsor de la red de ciclovías en el año 1997 y director de la vía recreativa 2007 -2009). Fecha de entrevista: 07 de octubre de 2014.
3. Mario Delgado (Integrante del grupo organizador del Paseo Popular Nocturno, y coordinador del sistema de Bici pública Mi Bici). Fecha de la entrevista: 04 de febrero de 2016.
4. Eugenio Arriaga (Director de vinculación política Municipio de Guadalajara, 2009). Fecha de entrevista: 17 de febrero de 2016
5. Mario Silva (Integrante de Colectivo Ecologista Jalisco 1996 - 2015 y Director de movilidad del Municipio de Guadalajara). Fecha de entrevista: 12 de febrero de 2016.
6. Patricia Martínez (Integrante de GDL en bici 2008 - 2012 y Coordinadora de ciudad del Municipio de Guadalajara). Fecha de entrevista: 17 de febrero de 2016.
7. Valeria Huérfino (Reportera del periódico Mural 2008 - 2015). Fecha de entrevista: 03 de febrero de 2016.
8. Manuel Padilla (Coordinador del despacho Cuadra Urbanismo). Fecha de entrevista: 23 de febrero de 2016.
9. Felipe Reyes (Integrante de Ciudad para todos, 2007 - 2012 y director de movilidad no motorizada del Instituto de movilidad del Estado de Jalisco). Fecha de entrevista: 22 de febrero de 2016.

10. Elton Osorio (Integrante de Bici blanca y la Red Universitaria para la movilidad). Fecha de entrevista: 12 de febrero de 2016.
11. Ollin Monroy (Integrante de GDL en bici). Fecha de entrevista: 27 de febrero de 2016.
12. Carmen Díaz (Integrante de Femibici). Fecha de entrevista: 20 de febrero de 2016.
13. Alejandro Hermosillo (Diputado de Movimiento Ciudadano en el actual congreso del Estado de Jalisco e integrante de la comisión de movilidad). Fecha de entrevista: 25 de febrero de 2016.
14. Gerardo Pérez (Académico del ITESO e integrante de Bici Blanca). Fecha de entrevista: 09 de febrero de 2016.

Entrevistas no realizadas:

1. Diego Monraz (Secretario de movilidad del Estado de Jalisco 2010 – 2012).
2. Mario Córdova España (Director del Instituto de Movilidad del Estado de Jalisco y parte del AU Consultores en 2009 cuando se hizo el plan maestro de movilidad no motorizada de Área Metropolitana de Guadalajara).

Como fuentes de información secundaria se revisaran las redes sociales en internet (Facebook, twitter) de los grupos ciclistas relevantes que destaquen en la investigación.

Método de análisis y discusión de los resultados

Los pasos para el análisis de la información serán los siguientes:

1. Se va obtener la información a través de un análisis documental de varios periódicos (El Informador, Mural, Milenio, La Jornada Jalisco, Crónica de Sociales, entre otros) , paginas web de los grupos ciclistas y sus redes sociales en Facebook y twitter. Se realizaran entrevistas a actores clave y observación directa en acciones de los mismos.
2. Se capturara la información mediante la realización de una línea del tiempo del análisis documental. Por medio de grabaciones en formato digital de las entrevistas y de las observaciones directas en papel. Se realizara un banco de

imágenes de fotos, banner y diseño grafico de las acciones o actividades de los grupos.

3. Se clasificara la información para realizar categorías para la agrupación de datos.
4. Y se realizara un cruce teórico empírico de la información obtenida.

Categorías de análisis

- Movimiento social
- Derecho a la ciudad
- Sustentabilidad

Escala de análisis

Los límites territoriales serán la zona metropolitana de Guadalajara que la integran los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga y el limite temporal base será del 2007 al 2015 ya que en ese tiempo fue donde inicio las acciones ciudadanas en el tema de la movilidad sustentable a través de la bici pero además se realizara una revisión histórica de 2006 a 1970 para saber los antecedentes sobre el tema.

Presentación del trabajo: Narratología

El movimiento ciclista ha realizado una series de actividades para posicionar a la bicicleta como medio de transporte difundiendo los beneficios que traen a las personas, a la ciudad y la sociedad. Se realizará una línea del tiempo de las acciones llevadas a cabo, se analizarán notas de prensa, comunicados, minutas de reuniones, entrevistas. Se registrará la interacción de la ciudadanía y el gobierno en la construcción de la ciudad desde los consejos ciudadanos y acercamientos muy puntuales de la planeación de la acciones en pro de la movilidad en bicicleta para evaluar el impacto de las acciones de grupos ciudadanos, asociaciones civiles e instituciones educativas en las políticas públicas implementadas por los gobiernos en materia de movilidad ciclista.

Los resultados de esta investigación se presentarán con base en la narratología, que se describe como la disciplina que analiza el texto narrativo y se cuenta una historia (Bal,

2009: 15); “El análisis narratológico intenta comprender tanto el contenido, lo que se cuenta (la historia) como la forma en que se cuenta, la fábula. Si convenimos que las noticias, básicamente y aunque puedan incluir elementos descriptivos o incluso dialógicos, es una narración, aspectos como la voz, la situación narrativa, el modo, el tiempo o los personajes pueden ser analizados y tipologizados como lo son para cualquier otra manifestación narrativa” (Díaz, J, S/F).

Según Alfeo, la construcción de la realidad y de la narrativa tienen factores en común:

Podríamos afirmar que nuestros sistemas de representación son un correlato de nuestros propios procesos cognitivos. He aquí la razón; el rasgo narrativo es una suerte de representante vicario de la realidad en los discursos, de modo que, si hacemos un análisis correcto, nos permite realizar el viaje de vuelta al imaginario colectivo a propósito de la realidad (Alfeo, J. 2011).

3. Historia del movimiento ciclista en Guadalajara

Desarrollar un marco histórico del uso de la bici en la ciudad y lo que ha generado, tanto positivo como negativo; así como su impulso como medio de transporte desde la primera vez que llegó a Guadalajara requeriría una tesis de investigación exclusivamente para ese tema. Existe una fuerte presencia de la bici en la ciudad además una fuerte empatía que genera con las personas que vivimos en ella.

Para los fines de este trabajo se realizó una indagación documental profunda desde el año 2007 al 2015 que es la temporalidad que se toma en cuenta para el estudio de caso, pero se consideró importante tener una base histórica de partida, puesto que sería un error pensar que el 2007 fue el inicio del uso de la bici como medio de transporte.

Existen dichos de personas e integrantes de grupos ciudadanos de que la ciudad de Guadalajara antes de la década de 1970 ya era conocida como un pueblo bicicletero, por el número de bicis que por sus calles rodaban.





Calzada del Ejército, 1955
Ayuntamiento de Guadalajara



Esquina del Mercado Corona, 1953
Ayuntamiento de Guadalajara

Fotos: Archivo Municipal de Guadalajara

Como se puede apreciar en la fotos la bici ha estado presente en la ciudad desde hace muchos años. A continuación se presenta un recorrido histórico desde año 1971 hasta el año 2007, como un antecedente y después se abordan los años 2007 a 2015 como el periodo que se analiza en esta investigación.

Primera etapa: 1971-2006

Cada historia tiene un inicio y esta empieza en los primeros años de la década de los años 70 del siglo pasado. El 28 de marzo de 1971 en el periódico El informador en la portada y en la página 5-A se publica por parte del Departamento de Tránsito del Estado de Jalisco que las bicis no pueden circular en un área de la zona centro de la ciudad de Guadalajara entre las 9



Fuente: Periódico EL Informador

de la mañana y las 9 de la noche ya que es peligroso para las personas que andan en bici.

Un mes después el 05 de abril del mismo año (1971) se publica en el mismo periódico una entrevista al Director de tránsito del Estado de Jalisco que ratifica la prohibición del uso de la bici en el polígono de la zona centro de la ciudad de Guadalajara de 9 a 21 horas por el peligro que trae su uso, se comenta que la falta de experiencia o no saber andar en bici, así como el mal uso de la misma para jugar carreras es la causa de la limitación de su uso. Además el Director del departamento de tránsito del Estado de Jalisco Salvador Villaseñor menciona “Guadalajara no es un pueblo chico, y como ciudad importante tienen que utilizar lo que las grandes urbes han experimentado y ha obtenido beneficios colectivos”

Fuente: Periódico El Informador

No Admitirán Bicicletas en el Centro :

Por el peligro que entrañan para los mismos ciclistas su tránsito por calles céntricas y de mucha circulación, desde el 15 de abril entrante se restringirá la circulación de bicicletas en las calles de Guadalajara, de acuerdo con una disposición dada a conocer ayer por el Departamento de Tránsito del Estado.

De hecho, se prohíbe la circulación de bicicletas en la longitud total de las avenidas Dieciséis de Septiembre, Alcalde, Juárez y Vallarta, así como en la Calzada Independencia, desde la calzada del Campesino hasta Circunvalación-División del Norte; Circunvalación Santa Eduwigis, Circunvalación Providencia, Américas, Unión y La Paz, en toda su extensión.

Esta prohibición correrá diariamente de las 9.00 a las 21.00 horas.

Alto Índice de Atropellamientos de Ciclistas en las Calles Principales

Al prohibir la circulación de bicicletas en el primer cuadro y las principales arterias de la ciudad, tienen como única finalidad la protección del ciclista. Las estadísticas archivadas en el Departamento de Tránsito del Estado de Jalisco muestran que más del 70 por ciento de accidentes en este tipo de vehículos ocurren en las principales avenidas de Guadalajara.

También dichas estadísticas señalan que la mayoría de ciclistas tienen o "impericia o imprudencia", lo que aunado al intenso trá-

fico que registran las principales avenidas, ocasionan serios atropellos. "Efectivamente, un gran número de conductores de bicicletas se ponen a jugar carreras en el Centro de la ciudad y en las calles más destacadas", afirmó el Jefe del Departamento de Tránsito, licenciado Salvador Villaseñor Morales.

Sin embargo, informó que esta disposición entrará en vigor en unas tres o cuatro semanas más tarde, ya que el Gobernador, licenciado Alberto Orozco Romero, tiene la

SIGUE EN LA PAG. DOS

Fuente: Periódico El Informador

Varios años después en 1977 en una nota del periódico El Informador del 21 de abril titulada "Más orden y control tendrá el departamento de tránsito" habla sobre medidas para la mejora de la vialidad en la ciudad. En uno de sus puntos menciona que por seguridad no se venderán bicicletas ni se darán sus placas de circulación.

manejo.

12.— Procurando mayor orden en la circulación de bicicletas, y para proporcionar a los ciclistas más seguridad, no se venderán bicicletas ni sus respectivas placas de circulación, y se darán facilidades en Tránsito a todos los ciclistas que quieran regularizar su vehículo; también se les proporcionará orientación para que se conduzcan adecuadamente en la vía pública.

Fuente: Periódico El Informador

Alto Índice de Atropellamientos

(Viene de la Primera Página)

intención de que el público se percate de esta medida, y evitar así serias molestias a los ciclistas que circulan en el centro de Guadalajara o avenidas.

Interrogado sobre si había excepciones en esta disposición y afectaría a los carteos y distribuidos de telegramas, señaló:

"Es una ley que no puede tener excepciones. Además, la prohibición de circulación de bicicletas comprende solamente el primer cuadro de la ciudad y las principales avenidas, lo que no merma en lo más mínimo el trabajo de los carteos o mensajeros de la Administración local de Telégrafos, como se ha interpretado".

Ejemplificó su afirmación diciendo que "si un distribuidor de cartas o mensajes tiene que llevar la pieza entre las calles San Felipe y Reforma por la Avenida Alcalde, le basta dejar unos segundos su bicicleta en la

esquina e ir al domicilio. Esto no representa ninguna molestia partiendo de que no se expondrá a un atropello como ocurre en la actualidad".

Esta regla se encontraba en los archivos del Departamento de Tránsito, "y por creer que es una medida conveniente para eliminar los múltiples atropellos que suceden, se procedió a su promulgación oficial, con el acuerdo del señor Gobernador".

No obstante que ya fue dictada esta medida, será hasta en unas semanas más cuando entre en vigor, aprovechando este tiempo para orientar al público y lograr que sea respetada al máximo, conforme las instrucciones recibidas expresamente del Gobernador Orozco Romero.

"Guadalajara no es un pueblo chico, y como ciudad importante, tiene que utilizar lo que otras grandes urbes han experimentado y han obtenido beneficios colectivos. No se prohíbe la circulación de bicicletas en el periférico de la Cd. de México; en las avenidas Juárez, Insurgentes y varias más?

Homenajes

Fuente: Periódico El Informador

Para el año de 1979 en el periódico El informador el día 10 de mayo sale la invitación al segundo gran paseo familiar ciclista convocado por varias tiendas de bicis:

II GRAN PASEO FAMILIAR EN BICICLETA

Para mayor seguridad
contaremos con la
valiosa colaboración
del DEPARTAMENTO
DE TRANSITO
DEL ESTADO

**9.00 hrs.
Domingo 13,**

Participe de esta
cárvana- en un ambiente familiar
y sana alegría
y con posibilidades
de obtener valiosos
premios
Inscriba a toda su familia
ahora mismo

**PREMIO
PARA LA BICICLETA
MAS ESPECTACULAR
(Primero y
Segundo Lugar)
Bicicleta**

**PREMIO
A LA FAMILIA
CICLISTA MAS
NUMEROSA
(Primero y
Segundo Lugar)
Bicicleta**

**PREMIO
AL CICLISTA
MAS "ANTIGUO"
QUE AGUARDE
EL RECORRIDO
(Primero y
Segundo Lugar)
Bicicleta**

**PREMIO
AL MAS PEQUEÑO
DE LOS CICLISTAS
PARTICIPANTES
(Primero y
Segundo Lugar)
Bicicleta**

¡CONSERVE SU BOLETO
DE INSCRIPCION!

Convenia con nosotros al término de
la pista en la GRAN KERMESSE en el
Parque Los Colomos a beneficio de
las obras de construcción de la
Paseo de LA MADRE DE DIOS.

En la Kermesse, etc de
**15 BICICLETAS Y
100 BALONES DE FUTBOL**

ITINERARIO

SALIDA:
09:00 hrs. de Plaza del Sol por López Mateos
Carretera General. Vuelta hacia el centro por
Nueva Mirón hasta Federalismo y por esta
hasta el norte para dar vuelta al gobierno
por Av. Plan de San Luis, dando vuelta por
Circunvalación Proviencia hasta América,
hago Norte el norte hasta Av. Proviencia y
por aquí al gobierno hacia Pueblo Dorado,
tomando Montevideo hasta llegar a Los
Colomos.

Bicicletas Finas PLAZA DEL SOL
Bicicletas del pueblo AV. ALCALDE 770
Bicicletas Nacionales FEDERALISMO 872
Bicicletas Condor EL VTO. TLAQUEPAQUE 1970
Bicicletas y Deportes Abastos MANCADERNA 1800

ESTE PENDIENTE DE LAS TRANSMISIONES EN VIVO A TRAVES DE LAS ONDAS DE LA ALEGRIA

xeba fm SONIDO INTERNACIONAL
xehi fm SONIDO 100
xehi ONDA 10.5
xead RADIO INTERNACIONAL
xead LA BUENA ONDA

Fuente: Periódico El Informador

En este década de los 70s las dos temas relevantes son: que el gobierno empieza una campaña de limitar el uso de la bici en la zona centro de la ciudad y no se encuentra datos de acciones para hacer frente a los problemas que mencionan más allá de limitar su uso y la otra es que a finales de esa década varias tiendas de bicis empiezan lo que podría ser un acciones organizadas para hacer frente a lo que estaba pasando ya que la

ruta del paseo que era por av. Federalismo, cruzando desde Niños Héroes hasta Plan de San Luis, pasaba por el polígono de prohibición del uso de la bici que se publica en 1971. Este recorrido se hizo cada año hasta 1983.



Fuente: Periódico EL Informador

Para 1980 la Federación de Estudiantes de Guadalajara (FEG) el día 05 de mayo dentro de su festival llamado Mayofeg invita a un recorrido ciclista de protesta contra la contaminación ambiental para el 19 de mayo del mismo año.

Como se había mencionado el Paseo Familiar en Bicicleta fue realizado hasta 1983.

Después de ese año se estuvo realizando recorridos en bicicleta organizados por el Municipio de Guadalajara,

Para el año 1982 el Partido Revolucionario Institucional (PRI) entre unas de sus acciones de proselitismo para las elecciones a presidente municipal de Guadalajara de se año realizo un paseo ciclista pero lo relevante es que uso la misma imagen del paseo familiar ciclista que se había haciendo desde 1979.

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
Departamento de Relaciones Públicas
Mayo 18 de 1980

Mayofeg 80

Domingo 18
Torneo de frontón y frontenis
10:00 horas
Unidad Deportiva Dr. Luis Vélez
I Travesía lago de Chapala
10:00 horas
Lago de Chapala
Inauguración del consultorio y puesto de emergencias de la FEG
11:00 horas
Punto de Anécdota (bajando la barranca de Huertitán)
Ceremonia del taller popular de música y entrega de reconocimientos 12:00 Horas
Sala Juárez
Foro de escuelas secundarias nocturnas y por cooperación
17:00 horas
Auditorio de la FEG
Festival popular, invitados especiales: Chayito Valdez, Luis Manuel, "el de la paloma" y Marcela Franco
17:00 horas
Plaza de los Laureles
Exhibición de gimnasia
18:00 Horas
Plaza Universidad

Lunes 19
Recorrido ciclista de protesta contra la contaminación ambiental
11:00 horas
Salida: Facultad de Ciencias Químicas
Cine político: "Censo"
11:00 horas
Salas del pueblo
Eliminatorias del concurso de oratoria interfacultades
17:00 horas
Auditorio de la FEG
Cine y grupo de pantomina de la FEG
17:00 horas
Casa de la Comunidad de la colonia Constitución
Concierto por el grupo Ensamble Musical
20:30 horas
Sala Juárez

Martes 20
Rally sorpresa
10:00 horas
Salida: edificio FEG
Cine político: "El apando"
11:00 horas
Salas del pueblo
Gran charreada
18:30 horas
Lienzo Charro Jalisco
Finales del concurso de poesía, cuento y ensayo
Auditorio Pablo Neruda de la Facultad de Filosofía y Letras. Escuela de Artes Plásticas
Industrialización y desarrollo capitalista en América Latina. Agustín Cueva
18:00 horas
Facultad de Economía

Miércoles 21
Torneo cuadrangular de basketbol a nivel nacional
10:00 horas
Facultad de Ciencias Químicas
Cine político: "Estado de sitio"
11:00 horas
Salas del pueblo
Exposición de documentos históricos: FEG, FEG, U de G
10:00 horas
Edificio FEG, 1er. piso. Biblioteca Fernando Medina Lora
Mesa redonda: Imperialismo y capitalismo dependiente en América
18:00 horas
Auditorio Salvador Alende
Finales del concurso de oratoria interfacultades
18:00 horas
Auditorio de la FEG

Jueves 22
Cine político: "Los malditos"
11:00 horas
Salas del pueblo
Gran torneo de toros
16:00 horas
Plaza de Toros Nuevo Progreso
Edición especial del programa: "Horizontes críticos"
17:00 horas
Patio Universidad de Guadalajara 104.2 Mrg. Rd.

Viernes 23
Torneo cuadrangular de basketbol a nivel nacional
10:00 horas
Facultad de Ciencias Químicas
Cine político: "Bases y Vanezas"
11:00 horas
Salas del pueblo
Gran carrera de toros
18:00 horas
Edificio FEG Recinto U de G.
Debut de carreras sigbrías.
17:00 horas
Salida edificio FEG
Entregas de reconocimientos a los mejores 50
20:00 horas
Corral de Convenciones del Estado

Fuente: El informador

relacionándolos con eventos deportivos, estos eventos al parecer fueron organizándose hasta el año de 1990.



Archivo propio

Un año relevante en la historia de los colectivos que promueven el uso de la bici como medio de transporte es el año de 1988, ya que se formó el primer colectivo ciudadano que centro sus acciones en promover el uso de la bici como medio de transporte y empezar a exigir condiciones en la ciudad para esto.

Cuatro jóvenes crearon el “Movimiento bicicletero de Guadalajara A.C.”, este grupo realizaba un recorrido mensual los domingos, participaba en actividades que organizaban grupos ecologistas como el Colectivo

Ecologista Jalisco, iban a programas de radio para hablar de cómo la bici era un vehículo que podría ayudar a los problemas que la ciudad ya tenía de contaminación y de congestionamientos viales además colaboraron con un columnista del periódico EL informador .

La reivindicación que hacían era:

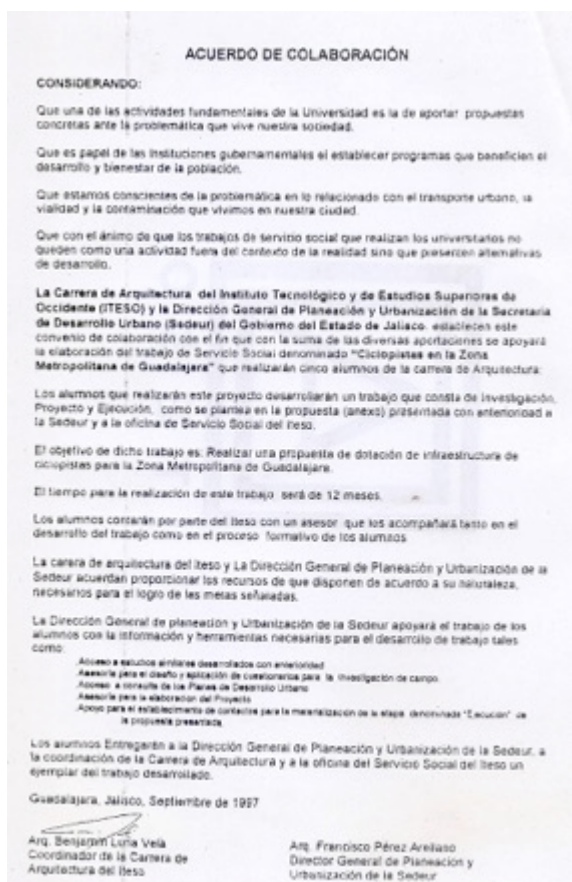
Si una bici es buena porque: no contamina, no requiere combustible, permite ir a cualquier parte, es económica, ocupa un pequeño espacio, nos ejercita. Imagínate muchas, muchas más. Pedimos estacionamientos en lugares públicos, reglamento vial para dar seguridad al bicicletero, carriles bien delineados y resguardados (Cartel Movimiento Bicicletero Guadalajara A.C.)

En un congreso de vialidad allá en Zapopan, fuimos, hicimos nuestro petitorio, que era básicamente: carriles especiales, un reglamento que nos diera seguridad, estacionamientos en lugares públicos (Entrevista personal, Miguel Casares, 2014)

Para el 27 de agosto de 1988 convocaron a una rodada donde llegaron pocas personas. Después de 3 años dejaron de realizar actividades “después de eso ,terminamos, nos cansamos, nos agotamos y exigimos... pues es que nadie nos escucha, son palabras al viento, gritos al viento y nadie nos escucha, dijimos bueno, se trabajó” (Entrevista personal, Miguel Casares, 2014)

Después de estas acciones al parecer el tema quedo en el olvido o quedo invisibilizado, con poca relevancia en medios de comunicación o acciones de gobierno. No sabemos por falta de información si en la sociedad seguían acciones o recorridos en bici por la ciudad. Lo que si podemos pensar es que mucha gente seguía usando la bici como medio de transporte en caso de obreros, albañiles y otros oficios.

Al terminar la década de los 80s vemos que el tema es tomado por partidos políticos, por gobiernos y organizaciones como la estudiantil que estos últimos ya mandan mensajes de problemas en la ciudad relacionados con el uso del automóvil y finalmente llega un grupo ciudadano que busca posicionar a la bici como medio de transporte.



El año de 1997 un maestro del ITESO, Gabriel Michel, presento una propuesta a un grupo de estudiantes del ITESO del sexto semestre de la carrera de arquitectura con el interés de realizar su servicio social de la universidad toman el tema del uso de la bici como medio de transporte y la falta de infraestructura en la ciudad .

...inicia con este protocolo de investigación ... pero fue servicio social de alumnos, se lo dirigimos a Carlos Petersen y este que era el secretario ... de SEDEUR ...yo presenté la propuesta a los alumnos, se la presenté al ITESO, el ITESO dijo va... fuimos...

Archivo propio

inmediatamente aceptaron la idea. (Gabriel Michel, entrevista personal) .

Después de varias gestiones se forma un acuerdo de colaboración entre la carrera de arquitectura del ITESO y el Director general de planeación y urbanización de SEDEUR (Secretaria de desarrollo urbano del Estado de Jalisco)

El objetivo de la investigación era:

...es el de sensibilizar al equipo de trabajo acerca del uso de la bicicleta y de las ciclistas en otros lugares geográficos y momentos históricos, así como entender la manera en que se usa la bicicleta y las vías urbanas de comunicación en la zona metropolitana de Guadalajara. (Ciclistas en Guadalajara. Una propuesta. ITESO 1999)

I. INVESTIGACIÓN

El objetivo de esta área es el de sensibilizar al equipo de trabajo acerca del uso de la bicicleta y de ciclistas en otros lugares geográficos y momentos históricos, así como entender la manera en que se usa la bicicleta y las vías urbanas de comunicación en la zona metropolitana de Guadalajara.

1.1. Investigación documental

Estará dividida en tres apartados:

- a) Ciclistas en países del primer mundo
- b) Ciclistas en países latinoamericanos
- c) Ciclistas en otras ciudades de la República Mexicana

Los tres apartados se desarrollarán con una línea común de investigación a saber:

- *¿Qué uso se le da a la Bicicleta? (transporte, ejercicio, entretenimiento)
- *Existencia de vías especiales de transporte (ciclistas) ¿Cómo y cuáles son?
- *¿Quiénes han sido sus promotores?
- *¿Qué tecnología y materiales han sido empleados?
- *¿En qué aciertos y errores se ha caído?
- *¿Qué modificaciones legislativas se han implementado a partir de su construcción?
- *¿Cuál es la legislación vigente?

1.2. Investigación de campo

Con el objeto de tener datos del uso de la bicicleta como medio de transporte en nuestra ciudad, haremos una investigación de campo en la que, entre otras cosas, trataremos de obtener respuesta a las siguientes preguntas:

Archivo propio



El objetivo del trabajo fue crear una propuestas de rutas de ciclistas que fue presentado en marzo de 1999.

Los puntos generales del trabajo fueron:

CICLISTAS EN GUADALAJARA UNA PROPUESTA

Archivo propio

1. Investigación de campo, que comprendió una investigación de ciclopistas en países del primer mundo, Latinoamérica, México y Guadalajara. Además de una encuesta para ciclistas y no ciclistas de la ciudad.
2. Proyecto, que hablo sobre situación actual de la zona metropolitana de Guadalajara, porque planear ciclopistas, criterios de diseño y de una red de ciclopistas además de ciclopuertos.
3. Propuesta de ejecución, que toco el tema de cambios de legislación, razones para usar otros medios de transporte que no sea el automóvil privado y promoción sobre el uso de la bici.

La propuesta presentada es tomada por Fernando Garza presidente electo para el Municipio de Guadalajara para el periodo 2000-2003, y para diciembre del año 2001 presenta una propuesta de red de ciclovías para la ciudad.



Archivo propio



Archivo propio



Para el año 2001 el ITESO presenta el “Movilidad. Una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara” donde habla sobre:

(...) los 11 desafíos de la movilidad urbana son mejorar la calidad de los servicios del transporte público y aumentar la eficiencia de su operación;

Archivo propio

consolidar una red integral de transporte; reducir costos y garantías de tarifas adecuadas; impulsar los proyectos de ciclovías; incrementar el respeto por el transeúnte y establecer un marco regulador para taxis. (Rodríguez, D. 2001)

En enero del año 2002 el Municipio de Guadalajara anuncia la construcción de una ciclovía por avenida La paz,

A partir de marzo arrancará en Guadalajara el proyecto de construcción de ciclovías que permitirá a más de 40 mil usuarios llegar a sus trabajos, escuelas o, simplemente, hacer ejercicio.

Vicente Saborio Ortega, vocal de la Comisión de Planeación Urbana, anunció ayer que el primer tramo del proyecto de ciclovía iniciará en Avenida Inglaterra, a la altura de la zona industrial, continúa por La Paz, Revolución, Bulevar Tlaquepaque y llegará hasta el Parque de la Solidaridad. (Castro, L. 2002)

El 03 de julio del mismo año 2002 vecinos de la colonia Arcos Vallarta demandan al Municipio de Guadalajara y a la secretaria de vialidad y transporte por la construcción de la ciclovía.

El grupo de colonos, que hasta el momento suman entre 100 y 120, espera que el tribunal les conceda la suspensión de las obras de la ciclovía y del proyecto de par vial, en tanto se define quién tiene la razón.

"Esperamos la admisión de la demanda y la concesión de la suspensión de las obras, hasta en tanto el tribunal, en base a toda la documentación que presentamos; y planos y los estudios que esperamos le presente la autoridad, decida si son nulos o no lo son", expresó Adriana Dinorah Lara, representante legal de los inconformes.

Ana Guadalupe González de Tostado, vecina de la calle Calderón de la Barca, aseguró que las autoridades no les informaron en ningún momento sobre los proyectos que se tenían en relación a la Avenida La Paz.

Los vecinos argumentan que hay muy pocas personas que viajen en bicicleta como para justificar la inversión, además señalan que el cambio de sentido les ocasionará un incremento en el tráfico vehicular en la zona y problemas de estacionamiento. (Estrada, D.)

El 28 de julio se realiza un recorrido ciclista en apoyo a la ciclovía de avenida La Paz.

En el evento participaron cerca de 150 ciclistas, de acuerdo al comandante de la Secretaría de Vialidad, Luis Partida, quienes salieron del cruce de las avenidas 16 de Septiembre y Niños Héroes.

El recorrido fue por Niños Héroes hasta Federalismo, luego llegaron a La Paz por donde bajaron de nueva cuenta a 16 de Septiembre, y terminaron en el punto de salida, en un

recorrido que duró menos de 10 minutos.

Entre los ciclistas se encontraba el director de la Comisión de Planeación Urbana de Guadalajara, Vicente Saborío Ortega, quien dijo al final del evento que a pesar de la controversia legal que existe para la construcción de la ciclovía por Avenida La Paz, el Ayuntamiento pudiera arrancar con tramos de ciclovías en otros rumbos de la ciudad.

"Vamos a checar si podemos iniciar paralelamente las ciclovías en otros puntos y esto lo tenemos que ver con la Secretaría de Vialidad", comentó.

El funcionario mencionó que el evento de esta mañana a pesar de no contar con una participación masiva de ciclistas, fue algo simbólico por parte de quienes apoyan la posibilidad de habilitar vías exclusivas para los ciclistas en la ciudad.

En el evento de esta mañana también participaron el presidente de la FEU, Ricardo Villanueva Lomeli, y el dirigente de Red Ciudadana, Carlos Orozco, quienes organizaron conjuntamente el evento. (Hernández, S. 2002)

Para el lunes 3 de febrero del año 2003 el Municipio de Guadalajara inicia la destrucción de la ciclovía de av. La paz ya que la demanda interpuesta por los vecinos de Arcos Vallarta fue ganada.

El tema de las ciclovías, de las bicicletas en Guadalajara, queda vedado (...) El tema estaba cancelado, pues, ya nadie quería hablar de ese tema, se invirtió una millonada en proyectos, en lo que se empezó a construir, en lo que el gobierno tuvo que haberle pagado a las constructoras que iban a hacer el proyecto y luego siempre no, ósea, se gastó un dineral para nada (Gabriel Michel, entrevista personal)

En 2003, el 27 de junio un grupo de mujeres y hombres convocan a un paseo en bici que le llamaron "Paseo Popular Nocturno". Ese mismo año empezaron la publicación de un fanzine "Popular" en su primer numero tocaron temas sobre la movilidad urbana. Hacían un comparativo entre la bicicleta y el automóvil. Ese fue la semilla para ir interesándose en el uso de la bici como medio de transporte. Para el siguiente año (2004) surge la idea de recorrido dominical llamado *Paseo Popular Ciclista*: "La intención del paseo popular ciclista es que retomemos los espacios que nos pertenecen de manera creativa y pacífica, vivir la ciudad y todos los espacios que se nos privan directa e indirectamente" (Delgado, M. 12 de agosto de 2007, entrevista personal).



Para el 2004, Gabriel Michel, crea un grupo de servicio social llamado “Amigos de la bicicleta” en el ITESO, que promovía el uso de la bici como medio de transporte por medio de volantes y pega de calcomanías, difundir fotos y en ese año empiezan un recorrido en bici que es cada jueves.

Archivo propio

En el 2004 inicia la vía recreativa en el municipio de Guadalajara, un proyecto propuesto por la organización Guadalajara 2020:

Una asociación formada por un grupo de ciudadanos, académicos y empresarios, que genera conciencia cívica, proyectos público-privados y une las voluntades de todos los actores de la sociedad tapatía, para la construcción de un entorno metropolitano más armónico, sostenible, ordenado y disfrutable. Es un grupo ciudadano apartidista que ha logrado la participación conjunta de instituciones y organismos para la realización de acciones en beneficio social (Guadalajara 2020, S/D).



Fuente: www.gdl2020.com.mx

El 12 de septiembre se cierran 11 kilómetros de la avenida Javier Mina – Juárez – Vallarta para el uso de los automóviles dejando paso a las bicis y las personas para caminar por 4 horas. Para el 2007 se suma Zapopan, en 2008

Tlaquepaque y Tlajomulco, y en 2009 se

suma Tonalá para así tener una actividad que se realiza simultáneamente en la mayoría de los municipios del área de Guadalajara. Para el año 2016 la vía recreativa tienen un afluencia de 140 mil personas y tienen una duración de 8 de la mañana a 2 de la tarde con una extensión de 65 kilómetros. (Guadalajara 2020, S/D).

Para el 2006 Rodrigo Vázquez, parte de la empresa BTK-mobiliario urbano propone una red de ciclovías en la ciudad.

"El modo en el que yo buscaba que se impulsara la bicicleta, antes que hacer un carril para bicicletas, era por medio de estacionamientos de bicicleta. La cuestión es, ¿cómo me voy al parque?, ¿cómo me voy al banco?, ¿cómo me voy a una oficina administrativa?, ¿cómo me voy a una serie de lugares si no tengo dónde dejar la bicicleta? Primero va el punto de demanda y luego sigue cómo hacemos las vías correctas", señaló.

El proyecto "Un carril +", pretende impulsar una evolución urbana de transporte donde por medio de los estacionamientos para bicicletas se establezca una demanda, se acostumbre a las personas a moverse en dos ruedas para luego, comenzar a crear las rutas o vialidades especiales.

MURAL publicó que a través de la Vía RecreActiva, el ex Convento del Carmen es el único edificio público que cuenta con un estacionamiento para bicicletas en el Primer Cuadro de la Ciudad. El mobiliario, instalado por la Secretaría de Cultura de Jalisco, además informa sobre los minutos que lleva llegar pedaleando a puntos turísticos como el Hospicio Cabañas o la Catedral.

Este aparcamiento fue el que diseñó Rodrigo y estaba previsto para 15 centros culturales más, pero ya no hubo interés de otras dependencias para adoptar el mobiliario. Padilla, H (2006).

Antes del 2007 en la ciudad ya habían sucedido varias cosas en el tema de movilidad en bici para promover su uso, en 1999 ya se estaban organizando acciones desde la academia que tuvieron eco en el gobierno para la construcción de infraestructura para la bici en las calles se buscaba un cambio en la forma e movernos pero también se manifestaba algunas personas de la sociedad que estaban en contra de este tema y que lograron frenar esas propuestas.

Se retomaba la idea de los paseos donde la gente convocaba a tomar las calles y buscar una incidencia social y llegó la propuesta de la vía recreativa por parte de la iniciativa privada así como ideas de mercado para empujar el tema.

Segunda etapa: 2007 – 2015

Esta es la etapa de análisis de la investigación, la cual es más profunda que la etapa pasada, se realizó la búsqueda en hemerotecas de periódicos, en páginas web y redes sociales como Facebook y Twitter. Y antes de empezar es importante hacer una observación. Lo que se va a mostrar adelante son las acciones o actividades de algunos grupos, lo que para mí fueron las más visibles en redes sociales y medios de comunicación o que tuvieron un mayor impacto en el tiempo y de incidencia a corto plazo. Pero no puedo dejar de lado mencionar que también en esos años se han realizado diversas acciones y actividades una de las más importantes son los paseos o recorridos que pueden ser de noche o de día. Para el 2007 se realizaba un recorrido a la semana ahora para el 2015 se realizan aproximadamente 37 paseos semanales (y esto puede variar ya que algunos paseos desaparecen pero se crean otros en lapsos de menos de 2 meses aproximadamente). También se realizan charlas donde las personas que integran los grupos van a universidades, barrios, oficinas, etc. Varios grupos pertenecen a Consejos ciudadanos tenemos como ejemplo, El Consejo ciudadano de movilidad no motorizada del Municipio de Guadalajara y el Consejo Ciudadano de movilidad del Estado de Jalisco y el Observatorio de movilidad y transporte del estado de Jalisco, que se reúnen mínimo una vez al mes.

Se reúnen entre organizaciones ciudadanas para hablar de otros temas o de otra índole como la Plataforma Metropolitana y el Pacto por la movilidad, este último con empresarios de transporte público.

Realizan acciones de educación como la biciescuela, talleres de mecánica básica, intermedia y avanzada, proyectan películas, hacen festivales.

Van a programas de radio, dan entrevistas a medios de comunicación para seguir difundiendo el tema en la sociedad.

Se reúnen entre esos grupos para planear acciones, elaborar documentos técnicos, comunicados. Realizan campañas de sensibilización como pega de calcas, placas.

Van a congresos locales, nacionales e internacionales para hablar de lo que pasa en Guadalajara como el Foro Mundial de la Bici o el Congreso Nacional de Ciclismo Urbano

Entonces lo que van a ver a continuación es algo de lo que hacen, pero que desde mi punto de vista puede ayudar a entender que pasa y paso en la ciudad.



Fuente: www.gdlenbici.org

fomentar el uso de la bici como transporte cotidiano, disminuir la imagen de la bicicleta como **artefacto útil solamente en áreas verdes y despejadas** y demostrar lo contrario: *la bicicleta es el medio de transporte más sofisticado y apto en ciudades como la nuestra* (Delgado, M. 12 de agosto de 2007).

Empezamos el año 2007, el fanzine que había comenzado en 2004 ya tenía siete números publicados, se habían realizado tres Paseo Popular Ciclista. Los organizadores del Paseo Popular Ciclista en una plática se preguntaban: “¿por qué no hacer entonces algo divertido que se diferencie de la vía recreativa (para darle un enfoque ciudadano) y de cualquier evento controlado por las instituciones” (Delgado, M. 12 de agosto de 2007) y bajos las respuestas que se dieron salió la idea de hacer el paseo popular nocturno, un paseo que sería el miércoles 27 de junio del 2007 a las 11 de la noche:

El paseo popular nocturno comenzó con la intención de ser una fiesta callejera, retomar el espacio público y rodar iluminados en la noche para hacernos notar,

En esa ocasión llegaron aproximadamente 300 personas que rodaron, que se encontraron en la glorieta que se encuentra en av. Chapultepec y av. México a las 11 de la noche y después de aproximadamente una hora y media terminó en la plaza del expiatorio. Al llegar la gente tenía expectativa de qué seguía, en ese momento una persona llamada

Inca subió a la fuente de la plaza e invitó a rodar de nuevo a la misma hora, mismo día y mismo lugar. Así este paseo dio lugar al “Paseo ciclista nocturno” que se mantuvo cada semana hasta octubre de 2013, cuando cambió de nombre y equipo organizador.

En este recorrido se conocen todas las personas que iniciaron la organización GDL en bici.



Fuente: www.gdlenbici.org

Después de varias reuniones de planeación para el 22 de septiembre del 2007, GDL en bici organiza su primera acción, el paseo que celebra el Día Internacional sin auto, al cual asistieron alrededor de 500 personas, ese día es considerado la fecha de nacimiento de esta organización ciudadana.

Cabe mencionar que ese día también el gobierno del Estado de Jalisco inicia en operación el viaducto López Mateos, un actividad para lograr que esa avenida que tiene sentido de norte a sur de la ciudad los coches pudieran andar en la mayoría de su tramo sin tener que detenerse, cerrando las calles que lo cruzan y apagando semáforos. Ese día también un grupo de personas se manifiestan frente a Plaza del Sol para exigir la cancelación de la iniciativa, que unas semanas después forman la organización Ciudad para todos.

En octubre de 2007 se realiza el 1er Festival por la movilidad afuera de Casa Jalisco, la primera acción de la organización ciudadana Ciudad para Todos. El objetivo era conocer si Jalisco tenía un plan de movilidad, y denunciaban:

Una serie de torpezas por una vialidad incluyente y desinterés en nuestra economía. La necesidad continúa y mientras exista la persistencia, muchos seguiremos exigiendo lo que ya es emergente en el desarrollo de la ciudad; no como una Presa de Aguas Negras en Arcediano o un vagón de tren ligero para bicicletas, únicamente en domingo de 7:00 a.m. a 15:00 p.m., sino un Plan de movilidad Urbano Sustentable para los próximos 5 años (Casarín, K, 2007).



Archivo propio



Archivo propio

Ese mismo mes se realiza el Foro Internacional de Arquitectura COM:PLOT, Planeando la Ciudad Contemporánea del 24 al 26 de octubre en la ciudad (Basulto, D. 2007). En ese evento se realiza la acción llamada Carril de bici en Guadalajara donde se invita a las personas a pintar una ciclovía por medio de sus bicis. Al final de la acción son detenidas 40 personas por cargos de daños a la calle.

Para el 11 de noviembre de 2007 se realiza el primer paseo de Movilidad Solidaria, un colectivo integrado por estudiantes del ITESO, quienes rodaron desde la glorieta de la estampida en av. Niños Héroes y av. López Mateos hasta el ITESO; entre sus consignas estaba una que decía:



Foto: Karenina Casarín

“50 coches menos, está en ti”. De ese día se cuenta una anécdota: “¿Y ahora que hacen? Preguntó una señora al caminar por el cruce de López Mateos y Las rosas. “Daremos un paseo en bici señora, somos itesianos buscando espacios para otro tipo de transporte” contestó un joven” (Casarín, K. 2007) .

También en noviembre se realiza el 2do Festival por la movilidad



Archivo propio

Al terminar el año 2007 ya existían los grupos ciudadanos GDL en bici, Ciudad para todos y Movilidad Solidaria (que en un años más se convertiría en Movilidad ITESO)





Archivo propio

A inicios del 2008 se realiza el 3er Festival por la movilidad, evento realizado por la organización Ciudad para Todos, con la participación de GDL en Bici.

En febrero, GDL en bici empieza una serie de campañas para visibilizar los beneficios del uso de la bicicleta y las necesidades para dar espacio a la bici en la ciudad.

- Playeras “Un auto menos”
- Placa para la bici “Un auto menos”, “Hoy si circula”
- Calcomanía para coches “Cambio coche x

ciclovía”

- Tarjetas + Bicis = menos trafico y “Súmate... ¡A favor de la bicicleta!
- Y se lanza la página web www.gdlenbici.org



Foto: Omar Martínez



Foto: Joy Nuño



Archivo propio



Archivo propio



Archivo propio



Archivo propio

En Abril (2008), GDL en Bici inicia el paseo para todos, que después cambia su nombre a paseo de todos y que la actualidad se llama paseo de todas y todos. A la fecha lleva 95 paseos mensuales.



Archivo propio



Archivo propio

Además sale la primera revista “Ciudad en bici” de GDL en bici, que hasta el momento lleva 23 ediciones con un tiraje aproximado de 92,000 revistas. En esta revista se publicaban los beneficios del uso de la bici en las ciudades además de información en torno a la movilidad sustentable.



Archivo propio

Se realiza también el 4to Festival por la movilidad, convocado por “Ciudad para todos” donde de nuevo participa GDL en bici.



Archivo propio

Se realiza el primer Coloquio Universitario: Ciudad móvil y calidad de vida, en la Universidad de Guadalajara con al organización de Ciudad para todos, Colectivo Ecologista Jalisco, Guadalajara 2020.



Llega a la ciudad la organización ITDP México con la firma de colaboración con el Municipio de Guadalajara, el presidente Alfonso Petersen firma el convenio, para el apoyo técnico para el desarrollo de infraestructura para el uso de la bici en la ciudad. “Estamos poniendo el énfasis en la búsqueda de opciones que favorezcan el uso generalizado de la bicicleta para así, desincentivar la utilización del automóvil particular”. Alfonso Petersen. (El Informador, 02 de abril de 2008).



En junio empieza la construcción de la ciclovía de av. Federalismo y en Julio se crea el Consejo Ciudadano para la

Archivo propio

Movilidad No Motorizada del Municipio de Guadalajara convocado por Eugenio Arriaga, director de vinculación política. Este Consejo queda integrado por GDL en bici, Ciudad para todos, CITA, Muévete por tu ciudad.



Foto: Bernardo Lizardi

Se realiza el primer taller de consulta pública sobre una red de ciclovías en la ciudad de Guadalajara entre Gobierno del estado de Jalisco, Municipio de Guadalajara, ITDP México, Colectivo Ecologista Jalisco y GDL en bici.

El 27 de julio se realizan dos actividades convocadas por GDL en bici:

- Rodada en contra de la ciclovía de la avenida Calzada Independencia que se tiene proyectada por el Gobierno del

Estado de Jalisco por la banqueta

- Repinta del carril bici en av

Chapultepec, con el objetivo de recuperar la ciclovía que estaba invadida por coches estacionados y exigir a las autoridades que vigilen que no suceda de nuevo.



Foto: Periódico El Informador



Foto: Periódico El Informador

GDL en bici anuncia que en la ciudad de Guadalajara se



Foto: Patricia Martínez

realizará en 2009 el segundo Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, además nace la Bicired, la Red Nacional de Ciclismo Urbano:

Del primer congreso ya hay acciones concretas: los representantes de los once estados participantes integraron la Red Nacional de Ciclismo Urbano, y desde el viernes por la noche están trabajando en las futuras acciones. Su objetivo es promover de manera conjunta el uso adecuado y seguro de la bicicleta, lograr el reconocimiento al circular en bici y fortalecer las acciones de cada una de las organizaciones locales para que puedan extenderse a otras ciudades del país. También se encargarán de hacer una revisión al marco legal federal sobre el tema ciclista, y realizar actividades para modificar la infraestructura vial en la mayor parte de las ciudades, la porción de una red nacional de rutas ciclistas que conecte a todos los estados y a las ciudades.” (Martínez, P. Julio de 2008).

En Agosto se forma el Consejo ciudadano de movilidad sustentable integrado por CITA AC, Ciudad Alterna, Ciudad para Todos, Ciudadanos Independientes, Colegio de Arquitectos del Estado de Jalisco, Colectivo Ecologista Jalisco, GDL en bici, Corazón de la Tierra, Mi bici-o, Muévete por tu Ciudad y Un Techo para México. Este consejo se convirtió en el año en la Plataforma metropolitana.



Archivo propio



Fuente: www.gdlenbici.org

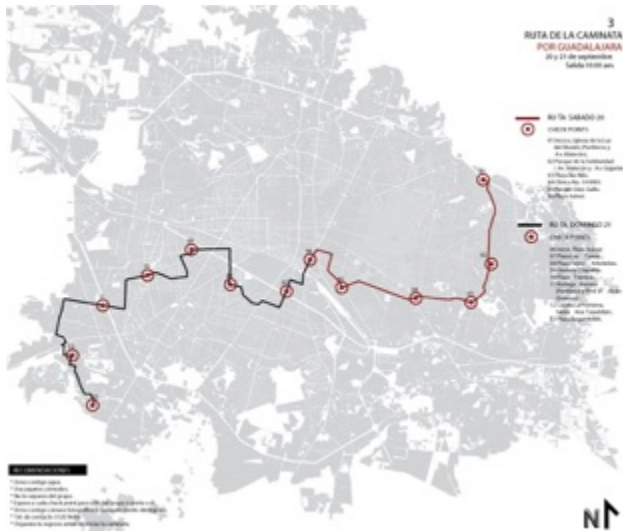
GDL en bici inicia la actividad “Charlas ciclistas”, una serie de platicas para dialogar sobre la bici y la ciudad, su relación con la misma y el compartir experiencias entre personas que ven a este vehículo un medio de transporte.

En septiembre se realiza por segundo año el Paseo por el día internacional sin auto, convocado

por GDL en bici y Bici 10.



Archivo propio



Fuente: CITA

es caminar (caminar la ciudad, poderla caminar, caminar hacia delante, hacer que camine). Camina por Guadalajara es una acción ciudadana de convocatoria abierta para (RE)correr la ciudad de borde a borde, de forma que la (RE)conozcamos y la (RE)valoremos” (Reyes, F. 2008). Esta acción se siguió realizando hasta el año 2011.

Y ese mes se realiza la primera edición de la acción “Camina x Guadalajara”, una actividad convocada por los grupos ciudadanos: CITA, Ciudad para Todos, el Colectivo Ecologista Jalisco, Gdl en Bici y Bici 10.

“Este proyecto se desarrolla en el marco de acciones preparatorias al Foro Internacional de Arquitectura COM:PLOT 2008, como un ejercicio para (RE)conocer la estructura

urbana que habitamos. Para acercarnos al cumplimiento de estos objetivos, lo primero



Archivo propio

En Octubre inicia el sistema de bici



pública BKT bicipública, una iniciativa de la empresa BKT mobiliario urbano, que en un futuro se convertiría en el sistema Bikla y más tarde Mi bici y se realiza el Foro “Por una movilidad solidaria” en el ITESO.



Archivo propio

En diciembre el Colectivo Ecologista Jalisco e ITDP México presentan la propuesta de red de ciclovías de 523 kilómetros en los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá.

“Hay una propuesta técnica debido a la organización de la sociedad y esperamos que los tomadores de decisiones la adopten, porque es un producto ya hecho, que no les costó”; “Su uso (de la bicicleta) será creciente y más seguro en la medida en que se reconozca a los ciclistas como conductores de vehículos y a la prioridad en el diseño vial”. Mario Silva, miembro del Colectivo Ecologista de Jalisco. Pero la premisa básica de la que parten los organismos es que “la bicicleta es un vehículo en la ciudad”. (Ferrer, M. (05 de diciembre de 2008).

Para este año 2008 el 17 de febrero empieza a realizar actividades el grupo Cámara rodante y el 27 del mismo mes Bici 10.



Al iniciar el año 2009, en Enero se anuncia que inicia el proyecto Plan Maestro de Movilidad no Motorizada

El gobierno del estado pagará 4.8 millones de pesos para que el despacho de consultoría AU, realice el plan maestro de movilidad no motorizada de la zona metropolitana. El anuncio lo hizo el coordinador del proyecto de movilidad estatal, Diego Monraz Villaseñor, quien explicó que el despacho AU contará con la colaboración de la empresa estadounidense Alta Planning, así como del consultor colombiano Guillermo Peñalosa, quien preside la organización Walk and Bike for Life.

El Instituto para el Transporte y Desarrollo de Políticas (ITDP), con sede en Nueva York, también apoyará en la realización del plan maestro, el cual estará listo en su totalidad dentro de once meses. Se pretende que el Plan Maestro de Movilidad no Motorizada trace una red peatonal y de ciclovías, y la recuperación de espacios públicos en Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco, Juanacatlán, El Salto e Ixtlahuacán de los Membrillos. Peñalosa explicó que el impulso a peatones y ciclistas “no es un fin” sino un

medio para mejorar la calidad de vida, pues en México mueren por día 46 personas en accidentes viales, 23 de ellas peatones.

Entre los objetivos del plan encontramos:

1. Impulsar una política de movilidad urbana sustentable que equilibre el espacio del peatón y del ciclista con respecto al transporte motorizado.
2. Desarrollar una red de vías ciclistas y peatonales que se integren al sistema de movilidad urbana en ocho municipios de la metrópoli.
3. Generar los estándares de diseño de las redes peatonales y ciclistas.
4. Atender la necesidad de accesibilidad de los ciudadanos que procure alternativas de transporte seguras, equitativas e incluyentes.
5. Promover la movilidad no motorizada entre el mayor número de ciudadanos, organizaciones civiles, instituciones y empresas. (ITDP México, enero de 2009).



Archivo propio

de infraestructura para cruzar avenidas, sino al privilegio de un modelo de transporte obsoleto y que hoy se empieza a cuestionar mundialmente.

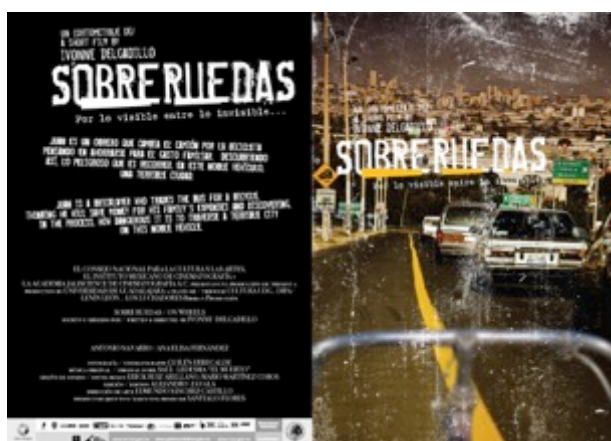
Con motivo de la realización del 2o. Congreso Nacional de Ciclismo Urbano GDL en Bici se realiza en febrero la exposición fotográfica al aire libre "Rodadas de Luz" en el

En febrero se realiza una manifestación en memoria de las víctimas del transporte motorizado donde se hace visible que cada treinta minutos fallece una persona por accidentes de tráfico. Los peatones y ciclistas, muchos de ellos niños y ancianos, todos y cada uno de nosotros, somos los usuarios del espacio urbano más vulnerables. No se debe únicamente a la falta de



Archivo propio

Parque Revolución, donde se invitaron a varios fotógrafos que usan la bici como medio de transporte para exponer . Además se lanza la convocatoria para el primer concurso de Fotografía *Mi ciudad y sus Bicis*: “Con esto se pretende fomentar el uso de la bici a través de diversas imágenes en torno a este amable medio de transporte” (GDL en bici. Febrero de 2009)



En marzo el Festival de cine internacional de Guadalajara que organiza la universidad de Guadalajara proyecta el cortometraje: Sobre Ruedas .

“¡ Las bicicletas invaden el Festival Internacional de Cine en Guadalajara !

Archivo propio

La cultura ciclista que ha experimentado la zona metropolitana de Guadalajara en los últimos meses va en aumento. Y no sólo en número de participantes en los diversos paseos semanales o mensuales (que actualmente son miles), también en las diversas manifestaciones artísticas que van desde exposiciones fotográficas hasta producciones cinematográficas.

Un ejemplo de lo anterior es el cortometraje de producción tapatía, escrito y dirigido por Ivonne Delgadillo:

"SOBRE RUEDAS". En él se cuenta la historia de Juan, un obrero que cambia el camión por la bicicleta, teniendo en mente el ahorro de dinero para "ajustar el gasto familiar". Este personaje, a bordo de su noble vehículo, irá descubriendo en cada pedalazo los riesgos que encierra trasladarse en una ciudad que sólo cree en una cultura vial a favor de los automotores. La historia transcurre en locaciones representativas de la ZM de Guadalajara, como el "baratillo" (¿Cuál tapatío cuando busca una bici no piensa en este pintoresco lugar?), y es contada con un lenguaje visual que va desde la ficción hasta la animación que mezcla títeres con 2D. Con una duración de 11 minutos este cortometraje hace un homenaje a los ciclistas que día a día vemos (o no hemos querido ver) en las calles de nuestra ciudad, y al mismo tiempo, hace un llamado a la reflexión para generar posteriormente un cambio en la cultura vial. Por lo visible entre lo invisible..." (Ciudad para todos. 20 de marzo de 2009).

En Junio se realiza la Manifestación en favor del carril compartido de Av. Chapultepec:

El grupo no fue grande a pesar de la difusión de la convocatoria (cerca de 60 personas), pero no importa ser muchos sino tener la conciencia de cambio, de mejorar las condiciones en nuestra ciudad y a su vez nuestro mundo, esos pocos serán l@s que siembren la semilla de un mejor futuro, no solo para la bici sino en todos los aspectos de su entorno. La Exigencia que se respete la Red Metropolitana de Ciclovías.” (Bici 10. junio de 2009).

Inicia también este mes el sistema de bici pública Pedalea, del Municipio de Guadalajara.

Pedalea Guadalajara nace como parte de la estrategia de promoción de un nuevo modelo de ciudad, basado en dos ejes: el primero, la promoción de una política de Movilidad No Motorizada para impulsar una movilidad sustentable, frente a un modelo de desarrollo basado en el automóvil. La segunda estrategia considera acciones para la recuperación de nuestro espacio público, con la ejecución de una serie de intervenciones que nos ayuden a construir una nueva relación con nuestra ciudad.

Con la instrumentación del programa PEDALEA GUADALAJARA logramos complementar de manera sustantiva la política de movilidad no motorizada, para generar incentivos que facilite a los tapatíos una nueva manera de desplazamientos y de relación con su ciudad.

La política de movilidad no motorizada no significa la construcción de ciclo vías. Significa, esencialmente, el diseño y la construcción de un nuevo modelo de ciudad mas ordenada, más atractiva, más verde, mas limpia y mas sana. Más democrática y accesible para el fortalecimiento de la convivencia y la cohesión social. En suma, estamos promoviendo el desarrollo de una ciudad diseñada a escala humana.

La estrategia invita a evolucionar a un modelo de ciudad de proximidad, que considere la multimodalidad en la movilidad y sus objetivos eran:

1. Generar una alternativa de movilidad no contaminante para la población.
2. Favorecer la multimodalidad en el transporte.
3. Recuperar el espacio público.
4. Propiciar estilos de vida saludables.”

(Cultura Guadalajara. junio de 2009).



Foto tomada de la pagina web de la dirección de Cultura de Guadalajara



En Agosto se instala la primera bici blanca:

“Por eso este acto cargado de simbolismo al colocar esta bicicleta fantasma aquí, no debe de ser para que sumemos un número más a la estadística, sino para que permanentemente nos este cuestionando y recordando que tenemos una responsabilidad colectiva, tanto autoridades como ciudadanía, de no permitir que hechos tan lamentables como la muerte de Álvaro Octavio se sigan presentando y formen parte del paisaje urbano en el que todos y todas cohabitamos.” (Esquivel, P. Ibarra, C. 13 de agosto de 2009)



Archivo propio

En septiembre se realiza el Segundo congreso nacional de ciclismo urbano, organizado por GDL en bici en conjunto con otros grupos de la ciudad. “El objetivo fue realizar un foro en donde expertos, nacionales e internacionales, intercambiarán experiencias e iniciativas que promueven el uso de la bicicleta, generando nuevas alternativas en el sistema de movilidad, mejorando la calidad de vida de los habitantes de las zonas urbanas” (GDL en bici, 2009) .

Las conferencias y mesas de trabajo tocaron los temas de:

- Critical mass y otras revoluciones en bicicleta
- Gestión del ciclismo urbano en Guadalajara
- El factor bici en las ciudades del futuro
- Redes ciclistas en internet
- La inevitabilidad del transporte a locomoción humana en los próximos 10 años: necesidades emergentes
- Proyectos de vía recreativa
- Las chicas en bici
- La revolución de las mariposas
- Bici maquinas

Además se realiza un taller permanente para la consulta pública del plan maestro de movilidad no motorizada para el planteamiento de una red de ciclovías en el área metropolitana de Guadalajara.

En octubre del 14 al 16 del mismo año se lleva acabo en el Colegio de Jalisco el Congreso Internacional “Reinventar la metrópoli”

Se logró abrir una puerta a un foro de discusión en el que participaron académicos y especialistas internacionales en urbanismo ... explicó Estrella García Fernández, urbanista y miembro del Colegio de Jalisco “porque la ciudad la hacemos todos”.



Archivo propio

Para el presidente del Colegio de Jalisco y organizador de este encuentro, José Luis Leal Sanabria, también fue un éxito lograr establecer un diálogo entre investigadores, profesionistas y sociedad, para encontrar puntos de vista sobre cómo hay que reinventar la ciudad:

“Fue un éxito: tuvimos la totalidad de presencia de los ponentes convocados, fundamentalmente por los temas tratados y por las conclusiones a las que cada mesa de discusión llegó. Además es muy alentador el hecho de que tuvimos los tres días un público muy asistente y muy interesado en la problemática que vive la ZMG”.

El Informador / RC. (17 de octubre de 2009).

En noviembre la Universidad de Guadalajara lanza el proyecto “Se bicible”:

“Sé bicible” es un proyecto universitario que propone el uso de la bicicleta como un medio de transporte alternativo para la comunidad estudiantil de la UdeG, quienes contarán con uno o varios ciclopuertos en su plantel, explicó el coordinador general de Servicios Universitarios, Ricardo Villanueva Lomelí. En el tema de los problemas de movilidad urbana, César Barba Delgadillo, Presidente de la FEU, indicó que las soluciones a esta problemática deben contemplar a la ciudadanía y a medios de transporte no motorizados.

El proyecto “Sé bicible” también vislumbra la realización de algunos foros de movilidad urbana, en los que participarán activistas ciudadanos, con el fin de informar a los estudiantes sobre el beneficio del uso de la bicicleta. (Aceves, W. 2009).

Este evento dio el material para que en enero del año 2010, se publicara el libro “La reinención de la metrópoli, algunas propuestas”.

En la Feria internacional del libro que se realiza en el 2009 se presenta la segunda edición del libro “La Bicicletas y sus dueños”, el cual relata diversas historias de personajes de la literatura, la política, el rock y más; nos habla de la bici y su relación

con los personajes.



Archivo propio

Y para cerrar con las actividades de foros y congresos de este año la organización Guadalajara 2020 realiza el Seminario de movilidad inteligente en el mes de diciembre donde se reúnen diversos especialistas internacionales, nacional y locales en movilidad como Guillermo Peñalosa que menciona: “Es completamente imposible resolver el tema de movilidad con base en los carros, que no haya nadie que se autoengaño” (EL Informador / RMP. 2009).

Para este año el 06 de enero inicia actividades el grupo Bicitec, grupo integrado por estudiantes y académicos del Tec de Monterrey campus Guadalajara.



Foto tomada de la pagina web
www.citacomplot.blogspot.mx

Para finalizar el año 2009 e iniciar el 2010, dan final en enero una serie de reuniones con gobierno llamadas Acción:Pública que tenían el objetivo de realizar una propuesta de agenda pública. De la organización civil estaban presentes GDL en bici, Ciudad para todos, Colectivo Ecologista Jalisco, Plan V y donde participaron representantes de

los alcaldes electos de las elecciones del año 2009, funcionarios del estado de Jalisco, académicos y especialistas. Algunas de las propuestas que se dieron fue:

1. Se requiere un Instituto de Planeación Metropolitana fuerte, técnico y autónomo; un mecanismo de coordinación política que garantice la construcción de acuerdos y

transparente la toma de decisiones sobre lo metropolitano así como la constitución de un Consejo Ciudadano Metropolitano que sea incluyente, representativo y con el suficiente poder de influencia sobre las decisiones que los otros dos órganos de este proceso tomen.

2. Desarrollar un Plan Integral de Movilidad.
3. Definir un programa de inversiones para la Movilidad No Motorizada, el cual sea beneficiario de fondos metropolitanos y sea el equilibrio con el programa de inversión de nodos viales e infraestructura para el auto privado.

Hidalgo, A. (2010).

En febrero GDL en bici inicia una segunda temporada de “Charlas ciclistas”, donde se abre la oportunidad de escuchar a los distintos investigadores y especialistas con diversos temas de interés común sobre el uso de la bici como medio de transporte y su relación con la ciudad.

Para marzo de este año, suceden varias cosas:

- 1) El Ayuntamiento de Tlajomulco y las organizaciones civiles ITDP México, Colectivo Ecologista Jalisco y Guadalajara 2020 firman un convenio de colaboración para trabajar en temas de infraestructura ciclista..
- 2) Se realiza en el ITESO la semana de la comunidad solidaria, y este año con tema “Banquetas, jardines y ruedas: por una movilidad incluyente”. Con personas especialistas a nivel internacional y local.
- 3) Se inaugura la ciclovía de periférico norte por el gobierno del Estado de Jalisco que une a la línea 1 del tren ligero con el centro administrativo de ciencias administrativas y económicas de la Universidad de Guadalajara.



Archivo propio

En mayo llegan otras noticias más:

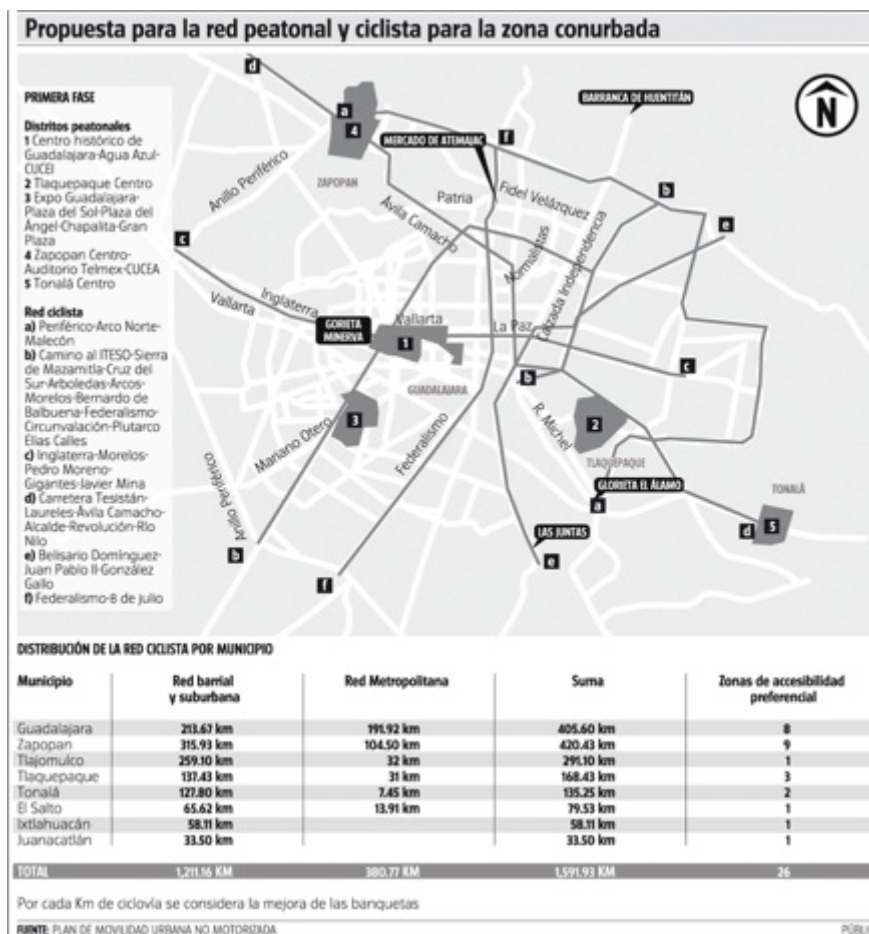
- 1) el proyecto BKT-Bicipública muta a Bikla, después de 18 meses de trabajo comienza una etapa donde ya se puede dejar la bici en otras estaciones .
- 2) Se realiza el XVII Encuentro nacional de estudiantes de sociología en la Universidad de Guadalajara “La revolución de la sociología: por nuevas miradas a los grandes movimientos sociales en México” y uno de sus ejes de trabajo fue

“Movilidad urbana, una cuestión de desarrollo social; un problema de clases”.

3) Se presenta por parte del Gobierno de Estado de Jalisco el Plan maestro de movilidad no motorizada del área metropolitana de Guadalajara

“Se nos va a entregar, a partir de ahí se convierte en un documento rector para la SVyT acerca de las políticas y lineamientos que debemos de seguir para la construcción de ciclovías y espacios peatonales; es sin duda un documento histórico que va a aportar mucho en el futuro cercano para tener una mejor ciudad”, manifestó el titular interino de Vialidad, Diego Monraz Villaseñor.

Organismos ciudadanos, como Guadalajara 2020, insistirán ante autoridades municipales y estatales en que se destinen recursos para concretar las propuestas de obras para la movilidad no motorizada que incluye el plan maestro recién concluido. “Debemos seguir insistiendo desde la sociedad civil en que las autoridades sí volteen hacia la movilidad no motorizada”, mencionó el presidente del organismo, José Palacios Jiménez.



Fuente: Periodico Público 2010

El Informador / BNP. (19 de mayo de 2010).

El Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada, elaborado por “AU Consultores”, plantea mil 590 kilómetros de la red peatonal y ciclista, de la cual 380 kilómetros corresponden a 16 corredores que tienen un alcance metropolitano, cuya inversión rondaría los 380 millones de pesos. Asimismo, plantea como prioritarios cinco corredores ciclistas, en una extensión de 170.26 kilómetros. El plan lo integran también 26 zonas de accesibilidad preferencial y una red distrital y suburbana, que abarca mil 200 kilómetros.

En julio se realiza el Foro regional “Comunidades activas: movilidad y salud rumbo al VII congreso internacional de transporte sustentable.

Además por parte del Municipio de Zapopan se anuncia que contrata al despacho Steer Davies & Glave para la elaboración del estudio integral de movilidad sustentable para el área metropolitana de Guadalajara.

El diputado federal de Jalisco Salvador Caro se ingresa la Ley para la promoción del uso de la bicicleta a la comisión de transporte del



Archivo propio

Diputados federales, en conjunto con organizaciones ciclistas de varios estados de la República, incluido un grupo de Jalisco, presentaron la iniciativa de Ley para la Promoción del Uso de la Bicicleta... Durante el encuentro, las organizaciones de ciclistas presentaron sus planteamientos englobados en cuatro cuestiones básicas: el reconocimiento legal de la bicicleta como un medio de transporte ante la legislación mexicana; la garantía a cualquier ciudadano de poder desplazarse por medio de vehículos de tracción humana; la designación del Instituto Mexicano del Transporte para que sea el encargado, junto con los grupos de la sociedad, de emitir determinaciones técnicas referentes a la infraestructura necesaria para el uso de la bicicleta; la creación de un fondo económico alimentado por los municipios y la federación, estos recursos se destinarán para apoyar aquellos proyectos que sean presentados por lo municipios y que muestren un avance significativo en su realización.

“La iniciativa de ley surgió, primero, a petición de integrantes de GDL en Bici, que me hicieron llegar el planteamiento de hacer una legislación de esta materia, y segundo, a partir de varios estudios de técnica comparada en la materia que consideró varias coincidencias, en éstos participaron diferentes dependencias, como el área de ecología del Gobierno del Distrito Federal, el Instituto Promotor de la Cultura de la Bicicleta en Chile, gente de la Embajada de Dinamarca, se nos acercó una serie de elementos y poco a poco, con las consideraciones de organizaciones de ciclistas del DF, del ITDP y de Bicitecas, se pudo consolidar una idea que culminó en la iniciativa”, dijo Caro Cabrera.

(Vivar, A. 2010)

Y finalmente se realiza el evento “Bici-mes”. Que es una serie de charlas, proyecciones y fiesta para analizar la movilidad urbana.



Fecha	Hora	Evento
Víernes 16 de julio	21:00	Fiesta de inauguración
Miércoles 21 de julio	20:00	Ceremonia bicicleta blanca
Jueves 22 de julio	18:00	Mesa de trabajo "Ley bici"
Jueves 22 de julio	20:30	Charla ciclista
Martes 27 de julio	20:30	Proyección: "Sobre ruedas"
Miércoles 28 de julio	20:30	Plan de Movilidad no Motorizada
Víernes 30 de julio	20:30	Proyección: "Bto am traffic"
Sábado 31 de julio	18:00	Bazar y exposici
Martes 3 de agosto	20:30	Proyección: "Dale al pedal"
Miércoles 4 de agosto	20:30	Charla: Seguridad vial para ciclistas
Jueves 5 de agosto	20:30	Charla: Técnica y bicicletas
Víernes 6 de agosto	20:00	Subasta de arte ciclista
Martes 10 de agosto	20:30	Proyección: "Return of the scorcher"
Miércoles 11 de agosto	20:30	Presentación congreso Carfree GDL
Jueves 12 de agosto	19:45	Charla ciclista de GDL en Bici
Víernes 13 de agosto	21:00	Fiesta de cierre

*Programa sujeto a cambios. Para más información busca "Bici-mes en el COLECTIVO" en Facebook o agrega a El Colectivo en tu lista de amigos.

SEDE: EL COLECTIVO (López Cotilla #1939 casi esquina con Luis Pérez Verdía)

Bici 10 GDL **CIUDAD PARA TODOS** **BICICLETA BLANCA** **BKT** **bicibiblioteca** **EL COLECTIVO**

Archivo propio

Donde se anuncia que se va a realizar en el año 2011 el X Congreso Internacional Hacia Ciudades Libres de Autos (Carfree) organizado por Ciudad para todos y GDL en bici.

En agosto GDL en bici se constituye como asociación civil y abre la casa ciclista

Pretende ser un lugar de encuentro para todos los interesados en el tema de la movilidad no motorizada. Se impartirán talleres de mecánica básica, de seguridad vial, primeros auxilios, cursos para andar en bici y, sobre todo, será un lugar para cocinar ideas a favor de una ciudad más incluyente y equitativa.

A tres años de su fundación, GDL en Bici se constituye como una asociación civil, buscando que con este paso se fortalezca su compromiso social por una ciudad más independiente del auto, equitativa, accesible e incluyente. Los objetivos de la asociación serán:

- Realizar estrategias educativas que sensibilicen sobre la movilidad no motorizada y la movilidad urbana sustentable
- Ejecutar acciones educativas por un ciclismo urbano respetuoso, incluyente, seguro y responsable
- Promover la educación vial respetuosa, incluyente, segura y justa
- Generar mecanismos para la articulación con organismos civiles, instituciones educativas y gubernamentales para incidir en la creación de políticas públicas
- Promover los derechos políticos, sociales y ambientales que garanticen la movilidad



Casa Ciclista

En esta casa todos son bienvenidos. Queremos acoger a todo aquel que quiera compartir proyectos ciclistas, charlas, pedalear, informar, proponer, cabildear, soñar, jugar, analizar, conmemorar, visualizar, aplicar, educar... es un espacio independiente abierto a las ideas nuevas para promover el ciclismo urbano.

INAUGURACIÓN
Sábado 14 de agosto 21:00 hrs. / Más información: info@gdlenbici.org

Manuel Acuña No. 1310.
Colonia Santa Teresita
Tel. 1562-9230.

gdlenbici.org

Archivo propio

- incluyente, segura y eficiente
 - Vinculación con organismos civiles que promuevan la movilidad urbana segura, incluyente y eficiente, la movilidad no motorizada y/o un desarrollo urbano sostenible
- (GDL en bici, 2010)

Y el sistema de bici pública Bikla lanza la convocatoria para ilustradores y artistas de postales Bikla



Foto: Ciudad para todos

El septiembre de este año se celebra por cuarta ocasión la rodada por el día internacional sin autos, convocado por GDL en bici y la organización Ciudad para todos instala el auto maceta en la ciudad, además anuncia que en menos

de un año del 5 al 9 de septiembre del 2011 se celebrara en congreso

internacional de ciudad libres de autos.

En octubre vecinos de Zapopan por donde pasa la ciclovía de av. Laureles solicitan al Municipio que le de mantenimiento.

A petición de los vecinos de colonias aledañas a la avenida Laureles, el Ayuntamiento de Zapopan a través de la Dirección de Obras Públicas, rehabilita la ciclovía que va de las inmediaciones del Periférico hasta el Mercado del Mar, impulsando a la gente a utilizar la bicicleta. El responsable de la dependencia, Mario Bueno Trujillo, indicó que estos trabajos se desprenden de una reunión que se tuvo con vecinos de esa zona; con la intención primordial de iniciar con los trabajos que hay en materia de movilidad no motorizada. (Ocegueda, G. 2010).

El Municipio de Guadalajara realiza la primera semana de octubre foros de consulta ciudadana para la movilidad integral y contrata a la empresa Beremen para realizar encuestas. “Dicho evento tiene como objetivo plantear una solución integral y definitiva en motorizada y no motorizada, de acuerdo al regidor Eduardo Almaguer ”. (El Informador / VGMC. 2010)

Para el 8 de octubre el Consejo Comunicado de prensa del Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable (CCMS) del Área Metropolitana de Guadalajara emite un comunicado sobre su postura de los Foros de consulta del Municipio de Guadalajara



Archivo propio

1) Las consultas ciudadanas son y deben ser una herramienta democrática que nos ayude para poner a discusión y lograr el consenso sobre el modelo de ciudad que queremos. Sin una metodología clara, sin objetivos de política pública específicos, descontextualizado del proceso de planeación municipal y metropolitano y sin una convocatoria seria que contenga los elementos clave de un debate técnico relevante, el ejercicio al que el Ayuntamiento de Guadalajara convocó no es una consulta ciudadana sobre el modelo de ciudad ni las alternativas de transporte para la misma. Por otro

lado, no hay al interior de esta administración municipal, claridad sobre quiénes son las instancias que deben conducir o coordinar la integración de los temas de movilidad urbana; se convoca a foros para la consulta del Programa Municipal de Desarrollo Urbano; hay mesas sobre los Planes Parciales y de manera paralela y desarticulada estos otros foros de consulta. Cada dependencia camina sola y no hay una visión unificada e integrada de las áreas del ejecutivo municipal ni de los regidores que parecen desconocer los esfuerzos que los Directores de su Ayuntamiento realizan.

2) No existe una política pública de movilidad sustentable en el Ayuntamiento de Guadalajara; a pesar de contar con consejos de participación debidamente reglamentados como el Consejo Ciudadano para la Movilidad no Motorizada cuyo reglamento fue aprobado por el propio Ayuntamiento de Guadalajara el 9 de Julio del 2009, nunca se tomó la opinión de dicho espacio ni fue convocado para la organización, participación y/o recomendación de estos foros, tal y como lo establece el artículo 3 que expresamente indica que ese consejo es “un organismo colegiado, ciudadano, con la naturaleza de órgano de consulta popular” y las atribuciones del artículo 5 que entre otras señalan que debe “Fungir como instancia que dé seguimiento a las iniciativas y acciones que se emprendan relacionadas con la movilidad no motorizada, en el ámbito municipal” y “Proponer a las autoridades competentes la participación en eventos, foros de discusión, encuentros de intercambio y congresos relativos a la temática de la movilidad no motorizada, impulsando la participación ciudadana en la misma”. La convocatoria de estos foros pasa por alto los mecanismos, herramientas y OBLIGACIONES que el Ayuntamiento posee para usar también los espacios y foros ciudadanos que ya tiene reglamentados para dichos debates.

3) La movilidad sustentable prioriza al peatón, al ciclista y al transporte público primero que al auto particular. Las recientes medidas aprobadas por el Ayuntamiento de Guadalajara tales como la disminución en las tarifas de estacionamientos así como el endeudamiento por más de 1000 millones de pesos para bacheo y pavimentación nos demuestran con números y dinero que la prioridad es el auto y no la movilidad sustentable. En contraposición, existe el riesgo de perder los recursos que el Fondo Nacional de Infraestructura (FONADIN) pretende otorgar para la ampliación en la oferta

de transporte masivo tipo BRT para la ciudad. No entendemos cómo el Ayuntamiento se endeuda para gastar en concreto para los autos y no se esfuerza en APROVECHAR, UTILIZAR, PROPONER, VIGILAR Y ASEGURAR que el proyecto de transporte masivo para la ciudad responda a las necesidades de las y los tapatíos y por el contrario, siga privilegiando un modo de movilidad que nos cuesta dinero, salud y recursos naturales. Exhortamos al Ayuntamiento de Guadalajara a asumir su compromiso y obligación pública de plantear soluciones reales y no a asumir posturas políticas y populistas que no están resolviendo los problemas.

- 4) Exigimos de parte del Ayuntamiento de Guadalajara un posicionamiento claro respecto al proyecto Vía Express que se tiene contemplado para avenida Inglaterra. No se necesitan estudios técnicos para comprender que dicho proyecto va en contra de las políticas públicas que favorecen una movilidad sustentable. Además se cuenta en el Banco de Proyectos del Ayuntamiento con un proyecto de Parque Lineal y eje sustentable para avenida Inglaterra –considerada como fase uno en el PMNM- que sí aportaría al modelo de ciudad que buscamos y que bien podría demostrarle a todos los demás ayuntamientos la viabilidad y mejora sustancial en la calidad de vida de las personas cuando se tiene un compromiso serio, técnico y congruente con la movilidad sustentable. Cabe señalar que ese proyecto de Parque Lineal fue pagado con recursos públicos.
- 4) Finalmente y no menos importante, para consolidar una política de movilidad integral y sustentable el Ayuntamiento debe trabajar en acciones que si bien no son tan visibles como la infraestructura vehicular, sí son estratégicas para avanzar en otro modelo de ciudad. La incorporación del Plan Maestro de Movilidad No Motorizada a los Planes Parciales e instrumentos de planeación es una acción urgente. Así también urgen las acciones para asegurar banquetas de calidad, libres de obstáculos, seguras, arboladas y bien iluminadas y los operativos para garantizar que se respete el espacio público para el peatón y el ciclista y que se usen las herramientas que ya tiene la administración municipal como los manuales de diseño urbano y las propuestas como los que están en el “Banco de Proyectos” con iniciativas de ciclovías, parques lineales y recuperación de espacios públicos que sólo esperan ser implementados. Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable. (2010).

Para el mes de noviembre se celebra en el ITESO la IV Semana de Ciencias Políticas y Gestión Pública con el tema: Recuperación de Espacios Públicos, Proyectos Culturales y Movilidad Urbana: retos de una metrópoli.

La responsabilidad es de todos y todas. Nuestras acciones diarias son lo que nos hacen caminar hacia la utopía de lo que deseamos, para que sutilmente suceda en nuestro alrededor. Porque ¿cómo se pide seguridad, si al manejar un “rinoceronte motorizado” queremos que el ciclista se haga a un lado? ¿cómo se critica la política pública si nuestra relación con el otro es de “a ver quien pasa primero” si yo ciclista o yo peatón, o yo automovilista, yo chofer? Termino citando a Marc Augé como regalo para la esperanza y con “elogio a la bicicleta” porque “El ciclismo es, por tanto, un humanismo que abre con renacidos bríos las puertas de la utopía y de un futuro más esperanzador: el símbolo de un futuro ecológico para la ciudad del mañana y de un proyecto urbano que tal vez podría reconciliar a la sociedad consigo misma.” (Casarín, P. 2010)

Y para cerrar el año a finales de noviembre en la casa ITESO Clavijero se realiza el taller del manual ciclociudades

- La Embajada Holandesa decidió hacer un regalo a las ciudades mexicanas a propósito del Bicentenario. “Regalamos algo de lo mejor de nosotros”, dijo Jeroen Buis, consultor de la Interface for Cycling Expertise: un manual de políticas públicas para la promoción de la bicicleta. *Ciclociudades* fue presentado este lunes en la Casa ITESO Clavijero.



Fuente: Manual Ciclociudades

La experiencia de Holanda y otros casos exitosos del mundo están sistematizados en el *Manual de Políticas Públicas de Promoción de la Bicicleta, Ciclociudades*, un documento que proporciona herramientas que pueden aplicarse en el desarrollo e implementación de proyectos que promuevan la movilidad no motorizada en Guadalajara y el Área Metropolitana.

La presentación fue el preámbulo de un taller de dos días al que fueron convocados organismos civiles, académicos, funcionarios públicos y ciudadanos interesados en el tema.

Uno de los asistentes al taller preguntó a Jeroen: ¿cómo le han hecho para sensibilizar a los gobiernos europeos? El consultor respondió en tres claves. Uno: para los políticos holandeses las políticas públicas que promuevan el uso de la bici y la seguridad vial son importantes porque reconocen que gran parte de los ciudadanos se mueven en bici. Dos: la cultura de los ingenieros viales fue importante para este cambio, desde los años 60 estaban sensibilizados con el uso de la bici. Tres: “Es importante que los ciudadanos preguntemos qué ciudad queremos, los holandeses querían una ciudad con menos muertos por accidentes de tránsito”. ITESO, 2010



Foto: Jesús Hernández / La Jornada Jalisco

Y cierra diciembre con la realización del Segundo Seminario de Movilidad Inteligente

El *Segundo Seminario de Movilidad Inteligente* comenzó desde el pasado jueves, y contó con la presencia de especialistas en asuntos de movilidad nacionales e internacionales, entre los que destacaron Rob

Adams, encargado del diseño estructural de la ciudad de Melbourne, Australia, la ciudad más visitada de dicho país; Mindy Craig, de Oakland, EUA, directora de America Walks (Caminatas de América), un organismo dedicado a promover comunidades para caminar en América Latina; Guillermo Peñalosa, de Toronto, Canadá, nacido en Bogotá, Colombia, y director de la Asociación Canadiense 8-80 Cities; Paul Bedford, también canadiense, ex jefe de Planeación de la ciudad de Toronto; y Alessandra Gorini, de Bruselas, Bélgica, colaboradora de la UITP (Unión Internacional de Transporte Público). Diversas organizaciones que promueven la movilidad sustentable reiteraron su rechazo a la Vía Exprés, luego de considerar que avenida Inglaterra, por donde las autoridades pretenden implementarla, podría adaptarse como un parque lineal, podrían incrementar la masa de arbolado, recuperar banquetas y construir una ciclovía. La Jornada Jalisco, (2010).

El siete de agosto de este año empieza actividades el grupo de mujeres Femibici



Foto: Ciudad para todos, ciclovía ciudadana 1

Llega 2011 y de las primeras cosas relevantes que se realizan es la construcción de la primera ciclovía ciudadana, una acción donde Ciudad para todos y GDL en bici convoca para pintar una ciclovía en avenida Santa Margarita en el Municipio de Zapopan.

Esta fue la primera de 3 ciclovías ciudadanas permanentes. La segunda fue hecha en av. Inglaterra en el mes de marzo y la tercera convocada por Movilidad ITESO en diciembre en camino al ITESO. Además se realizó una ciclovía por un día en el mes de julio en la av. Javier Mina con permiso y apoyo de la secretaria de vialidad para poner a prueba de las dinámicas para una posible construcción permanente.

La “ciclovía ciudadana” y el urbanismo desde abajo

Los economistas han pensado mucho sobre esto. Para algunos, como Tiebout, las ciudades no son sino amalgamas de preferencias individuales, y la gente toma decisiones sobre en cual ubicarse dependiendo de la canasta de bienes y servicios que estas ofrecen. Su respuesta a estas preguntas sería sencilla: Si no te gusta lo que ofrece tu ciudad, “vota con los pies” y múdase a donde seas mayoría. Por ejemplo, si te disgusta vivir en una urbe cada vez más auto-dependiente, con escasos espacios públicos, sin diversidad de usos de

suelo y con densidades cada vez más bajas, puedes mudarte hacia la Condesa.

Guadalajara nos brinda un ejemplo valioso de lo que puede hacer un grupo de ciudadanos insatisfechos... El pasado 10 de enero estos ciudadanos decidieron evidenciar que lo que falta en Guadalajara es simplemente un poco de voluntad. Con \$12,000 pesos recaudados, construyeron una “ciclovía ciudadana” de 5 kilómetros de largo.

Habrà quien considere a la “ciclovía ciudadana” como un acto de vandalismo, y quizá lo sea... El resultado es una “obra maestra del wikiurbanismo mexicano”, que promueve la construcción de una ciudad menos excluyente y que invita a nuestros gobernantes a una urgente reflexión. Queda claro que estos ciudadanos no están dispuestos a observar pasivamente como los partidos y los gobernantes ignoran sus propuestas. Con argumentos y con organización, con propuestas y acciones, estos urbanistas ciudadanos demuestran que la ciudad democrática se construye todos los días, con la participación de todos. Flores, O (2011)



Foto: Crónica de sociales, Ciclovía ciudadana 2



Foto: Magis ITESO. Ciclovía ciudadana 3

Cabe mencionar que unos días después de que se realizaran las ciclovías ciudadanas la secretaria de movilidad del Estado de Jalisco oficializo las 3 obras y le asigno recursos para mejorarlas o en su caso rehacerlas.

Para este mes también los grupos que integran el Consejo de movilidad no motorizada del Municipio de Guadalajara rechazan la ciclovía que el Municipio de Guadalajara quiere construir en el camellón de avenida Lázaro Cárdenas, después de una visita al sitio con el presidente Municipal el proyecto es cancelado.

A finales de mes autoridades de la embajada en México de los Países Bajos hace entrega de un volumen impreso del Manual ciclociudades al Municipio de Guadalajara en el marco de la vía recreativa.

Para el mes de marzo se anuncia que se cancela el proyecto de la vía exprés:

Hay que decirlo con letras mayúsculas. MURIÓ EL PROYECTO DE LA VÍA EXPRESS en Guadalajara. La propuesta del Gobierno del Estado de Jalisco de construir una autopista elevada a lo largo de la avenida Inglaterra, es decir un segundo piso entre el oriente y el poniente de la ciudad, murió.

La lucha comenzó con la resistencia ciudadana. Los llamados “opositados malnacidos” como generalizó Herbert Taylor ex coordinador de Innovación y Desarrollo del Estado a quienes respingaron por sus propuestas de movilidad intervinieron fragmentos de la avenida cada sábado por la mañana: podaron el pasto del camellón, inventaron mobiliario urbano, dialogaron con vecinos, trazaron ciclovías...

El día emblemático fue el 22 de septiembre pasado cuando ciudadanos instalaron el automaceta como un símbolo de la reivindicación del espacio público sobre el automóvil.

A los vecinos se sumaron los activistas sociales. Luego se unieron algunos urbanistas y asesores técnicos del gobierno. Luego algunos empresarios y sus organismos de representación. Luego los gremios de profesionales. Luego, universidades. Luego más ciudadanos... GDL en bici (2011)

Para mayo se entrega el resumen ejecutivo del plan integral de movilidad que el Municipio de Zapopan manda realizar.



Arhivo propio

En Junio después de varias advertencias por parte del Municipio de Guadalajara que pueden ser detenidas, cientos de personas ruedan en la primera rodada al desnudo que se realiza en la ciudad. “Desnudos ante el tráfico” “Exigir respeto al peatón y el ciclista”. “Ahora si me ves” “Estamos reclamando un espacio que nos pertenece” fueron algunos de las reivindicaciones que se hicieron con el evento.

Este evento sigue realizándose cada año en este mes.

Se realiza un flashmod en av. Juárez casi esquina 16 de septiembre donde se cerro un carril para circulación de los coches para exigir al gobierno del estado de Jalisco que se modifique el reglamento de transito donde varias personas se tiraron al piso fingiendo estar atropelladas o muertas:

De esta manera diversas organizaciones ciclistas realizaron un *flashmob* para conmemorar los casi dos años de la puesta en marcha de Bicicleta Blanca, además de llamar la atención de las autoridades y exigirles que se cumpla con lo prometido sobre la modificación del reglamento para brindar más protección a peatones y ciclistas.

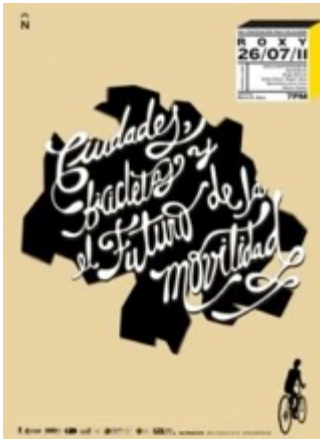


Foto: Ovi Montiel

“La idea va a ser convocar a los ciclistas, a los peatones y a quien quiera entrar, a una propuesta popular y ciudadana para exigir cambios en los reglamentos (de vialidad), o sea que por un lado se lleve a cabo la sentencia si la persona provoca una muerte con su automóvil, y si es necesario que entre a la cárcel pues que entre, pero además algunas de las cosas que vemos mal son las vueltas continuas a la derecha con precaución porque no se dan así, le avientan a los peatones y a los ciclistas el automóvil, entonces a lo mejor buscar prohibir ya este tipo de vueltas, sobre todo en algunos cruceros”, dijo Juan José Esquivel, uno de los coordinadores de este *flashmob*, quien refirió que la idea nació de los comentarios que se realizan en las redes sociales a raíz de que se registraron tres fallecimientos de ciclistas en una misma semana.

“Hay promesas (de parte de la autoridad) de que se van a abrir más espacios para los ciclistas, que espacios públicos para los peatones, que el respeto, pero en los hechos no se da, eso es evidente, lo que sí queremos es exigir y que ese reglamento se respete”, dijo Esquivel quien mencionó que en los casi dos años de operación de Bicicleta Blanca han tenido acercamiento con el secretario de Vialidad en el estado, Diego Monraz, sin embargo “se promete pero a la hora de la hora los accidentes siguen sucediendo”. Vivarr, A (2011).

A final de este mes, vecinos de la carretera a Tesistán en Zapopan solicitaron a la secretaria de vialidad y transporte que se construya una ciclovía por el camellón para garantizar seguridad las personas que andan en bici por la zona.



Archivo propio

En el mes de julio en el marco de las actividades previas al Congreso Internacional de ciudades libres de autos se presenta en Guadalajara el libro “Diarios en bicicleta” de David Byrne. “Hay una manera de acomodar el automóvil en nuestras vidas, pero creo que en el siglo 20, la balanza se inclinó de una manera muy pesada para acomodar al coche por encima de casi todo lo demás”.

Por fin llega septiembre y se realiza el X Congreso Internacional Hacia ciudades libres de autos en el ITESO y varios lugares de la ciudad.

El congreso internacional Hacia ciudades libres de autos es el acontecimiento anual de la World Carfree Network (WCN), una red internacional formada por organizaciones y personas dedicadas a promover transformaciones sustanciales en los entornos urbanos. En primera instancia el Congreso busca alternativas a la dependencia del automóvil y a la planeación urbana basada en su uso. La amortiguación del impacto humano en el entorno y el mejoramiento de la calidad de vida de todos son sus principales objetivos.



Archivo propio

La décima edición se celebrará en Guadalajara, México, en septiembre de 2011 y tiene como título "Ciudades para la gente, desde la gente". Guadalajara es una ciudad representativa de lo que ocurre en muchas ciudades en el Sur: crecimiento desmedido en el uso del auto en un marco de acelerada expansión urbana, limitada planeación, privatización del espacio público, democracias no consolidadas y deficiente gestión territorial. Esta será la segunda ocasión que este congreso internacional TCC ocurrirá en Latinoamérica (la VI tuvo lugar en Bogotá 2004),

Además del énfasis en liberar las ciudades del abuso del auto en las calles para que éstas vuelvan a ser de la gente, el congreso propone como vía para lograrlo el empoderamiento de la sociedad civil, de manera que se modifiquen prácticas y políticas públicas. Uno de los principales objetivos es el intercambio de experiencias entre personas de todo el mundo que se han movilizad o en sus propias comunidades en favor de otras formas de vivir responsables con el medio ambiente, plenamente democráticas y que planteen alternativas a la sociedad de consumo que hoy dirige al mundo entero a un colapso energético y medioambiental. (GDL en bici, 2011).

Después de varios días de trabajo en el congreso el Consejo Ciudadano para la movilidad sustentable redacta el documento “Declaración de Guadalajara por una movilidad sustentable” el cual se publica el 22 de septiembre en el marco del día internacional sin auto, los ejes que plantea son:

1. Garantizar la accesibilidad para los más vulnerables
2. Fomentar el urbanismo de proximidad
3. Frenar el crecimiento innecesario de la mancha urbana
4. Priorizar la inversión en medios de movilidad sustentables
5. Desincentivar el uso del automóvil y garantizar la gestión de la demanda de tráfico.
6. Fomentar mecanismos participativos proactivos y la consulta pública efectiva de los proyectos

Este es el link de la pagina web donde esta el documento completo y a detalle los puntos de cada eje <https://gdlenbici.org/2011/09/22/declaracion-de-guadalajara-por-una-movilidad-sustentable/>

Para celebrar el día sin autos del 22 de septiembre , GDL en bici realiza cuatro actividades:

1. Toma una foto en av. Vallarta poniendo en evidencia el espacio que necesita 50 coches, 50 bicis, 50 personas en un camión de transporte público y 50 peatones.



Foto: www.gdlenbici.org

2. Organiza la manifestación en bici por la ciudad.
3. Instala en av. Federalismo y av. Juárez, un coche partido a la mitad con frases de las afectaciones del uso excesivo del mismo.
4. Organiza una fiesta pública en casa ciclista



Foto: Yeriel Salcedo

A finales de mes se realiza el primer paseo ciclista universitario, un recorrido en bici donde 11 universidades (Universidad de Guadalajara, Tec de Monterrey, Universidad Autónoma de Guadalajara, Universidad Cuauhtémoc, UNIVER, UNE, UP, UNIVA, UNEDL, UNICO, UVM) se unen para organizar este evento junto con el Municipio de Zapopan.

Para cerrar el mes de septiembre, el 27, Guadalajara sale numero 12 en el índice mundial The Copenhagenize index, que habla de las ciudades más amistosas con la bici, hecho por una consultora Danesa que trabaja temas de planeación para la bici como medio de transporte.

El Índice de Copenhagenize da notas a las ciudades por sus esfuerzos o falta de ellos hacia el restablecimiento de la bicicleta como una forma de transporte viable, aceptable y práctica. Las ciudades reciben entre 0 y 4 puntos en 13 categorías diferentes, con un potencial de 12 puntos de bonificación concedida a los esfuerzos particularmente impresionantes y sus resultados. En pocas palabras, un máximo de 64 puntos pueden ser

otorgados.

Las categorías son:

- Promoción.
- Cultura de la bicicleta.
- Accesibilidad para bicicletas.
- Infraestructura para bicicletas.
- Programa de prestamos de bicicletas.
- División de géneros.
- Porcentaje de usuarios de bicicleta.
- Incremento en el porcentaje de usuarios a partir del 2006.
- Percepción de seguridad.
- Políticas.
- Aceptación social.
- Planeacion urbana.
- Acciones para aliviar el trafico.

Según los puntos obtenidos se enlistan las siguientes ciudades.

1. Ámsterdam.
2. Copenhagen.
3. Barcelona.
4. Tokio.
5. Berlín.
6. Múnich.
7. Paris.
8. Montreal.
9. Dublín.
10. Budapest.
11. Portland.
12. Guadalajara.
13. Hamburgo.
14. Estocolmo.
15. Helsinki.
16. Londres.
17. San Francisco.
18. Rio de Janeiro.
19. Vienna
20. New York

12 - Hubo un empate entre las cuatro ciudades con 36 puntos. Las ciudades se clasifican en base al mayor número de puntos de bonificación.

El Informe Copenhagenize.

La percepción de seguridad es muy alta en Guadalajara, es siempre genial y nos encanta el éxito del programa de préstamo de bicicletas de la ciudad. El aumento del porcentaje de usuarios de bicicleta en los últimos cinco años es impresionante. Nadie se sorprendió tanto como nosotros cuando Guadalajara obtuvo el número 12, pero sus esfuerzos en la promoción del ciclismo urbano han dado sus frutos. América Central y del Sur necesitan

líderes, ahora que el brillo ha sido sacado de Bogotá. Ahora Guadalajara debe estar listo para ocupar este papel.

Correcciones de Copenhagenize.

México necesita un modelo de ciudad en bicicleta y ahora es el momento de Guadalajara para ganar lugar a los coches y hacer que la bicicleta sea la forma mas eficiente de transporte. Un mayor esfuerzo se debe hacer para suavizar la división de género. y como bien sabemos lo que esto significa más y mejor infraestructura.

México Cycle Chic . (2011).

Después de septiembre el Municipio de Zapopan empieza el proyecto “Pedaleando mi colonia” en cual invita a personas de los barrios a usar la bici realizando paseos y dando talleres de educación vial y mecánica.

Entre octubre y noviembre, el Municipio de Guadalajara inicia la construcción de una ciclovía que pasara por las avenidas Washington, España, Las Palmas y R. Michel. Se inicia la instalación de una red de ciclopuertos en la zona centro de Guadalajara y algunas colonias.

El congreso del Estado de Jalisco instala un ciclopuerto en las afueras de su edificio y la Feria Internacional del Libro (FIL) instala un ciclopuerto para 50 bicis en Expo-Guadalajara donde se realiza dicho evento.

La Universidad de Guadalajara transmite por canal 44 un video documental llamado “El camino de las bicis blancas”, que habla sobre la inseguridad de la bici en la ciudad y las consecuencias trágicas que conlleva la falta de respeto en las calles. Además “Se va y se corre: El rayo” un corto documental que habla sobre las organizaciones que trabajan el tema y porque lo hacen.

Y se realiza por tercera ocasión el seminario de movilidad con la participación de universidades, funcionarios públicos, organismos no gubernamentales y empresariales y medios de comunicación.

Empezamos 2012 con el II Foro de epidemiología y salud ambiental realizado por el Centro Universitario de Ciencias de la Salud de la Universidad con el tema “Movilidad urbana ¿Hacia el colapso ambiental?”.

“...la inversión en infraestructura de movilidad nunca será suficiente sin la implementación de un sistema de transporte colectivo al que se canalice gran parte de la demanda de movilidad. “Ante la situación de inequidad que genera la dependencia automovilística, se plantean varias soluciones, la más pertinente consiste en limitar el uso del automóvil por diferentes maneras y favorecer alternativas como la movilidad no motorizada y el transporte público”. (Carrillo, J. 2012)



Archivo propio



Foto tomada de la pagina web www.porlacervezalibre.wordpress.com

En febrero la cervecería Minerva, Colectivo Bikla y el grupo Haz cerveza lanzan al mercado la cerveza “Rila” en honor a la cultura ciclista que se esta desarrollando además anuncian que en marzo se realizara el Bicifest.

En el marco del 1er Bicifest celebrado el día 24 de marzo en Guadalajara y con la finalidad de enaltecer la cultura cervecera y el ciclismo urbano, Cervecería Minerva, Colectivo Bikla y Haz Cerveza, presentan la cerveza de temporada RILA, la cual está elaborada por cerveceros y ciclistas (...) por ello decidieron lanzar RILA, en honor al gran crecimiento de ambas culturas en nuestro país.

Rodrigo Vázquez de Bikla comentó “los tapatíos nos sentimos orgullosos de impulsar la cultura ciclista en la ciudad a través del 1er Bicifest ...” Por la cerveza libre. (2012).



Archivo propio

En este mes se da la primera acción nacional de los grupos Femibici y GDL en bici que pertenecen a la Bicired en Guadalajara en el marco de la campaña Hazla de tos, donde se exige mejor calidad del aire en la ciudad por medio de diversas acciones como la actualización de la norma que delimita las concentraciones de ozono y partículas suspendidas además de tener una mejor red de monitoreo.

En marzo se realiza el taller de evaluación y seguimiento del plan maestro de movilidad no motorizada por parte de la Secretaría de Vialidad y Transporte, donde participan el secretario de movilidad la dirección de planeación, Guadalajara 2020, Colectivo Ecologista Jalisco y Ciudad para Todos, e integrantes del Instituto Metropolitano de Planeación.

El titular de la SVT, Diego Monraz Villaseñor, dijo que las organizaciones que promueven el uso de la bicicleta ayudarán a que el plan de ciclovías no quede guardado en el cajón de un escritorio.

“El éxito está en manos de la sociedad. Los organismos no gubernamentales y los colectivos, darán seguimiento a que una vez que se elijan los nuevos alcaldes, el nuevo gobernador y los nuevos diputados, a que lo lleven a buen puerto, lo manejen con certeza, con fundamento técnico y con acompañamiento social”, indicó el funcionario. Pérez, I. 2012

En este mes el CEPAD (Centro de justicia para la paz y desarrollo A.C.) que da seguimiento a los casos de violaciones de derechos humanos en la ciudad y el estado publica su informe 2012 sobre la situación de los derechos humanos en Jalisco en el año 2011. Dentro del informe se publica un artículo de Patricia Martínez integrante de GDL en bici, “Ciclistas: lo olvidados” en cual habla de la inseguridad y las muertes por accidentes en las calles por la falta de educación vial e infraestructura.

En abril el ITESO presenta una propuesta sobre mejora de la movilidad que incluye ciclovía, banquetas y corredor verde para la unión de colonias puerta sur para mejora la movilidad de la zona a autoridades, vecinos y organizaciones civiles.

CONVOCATORIA

Trompo Mágico
Museo Interactivo GOBIERNO DE JALISCO

Exposición Fotográfica
Sobre ruedas
en la Reja del Trompo Mágico

Convoca a **formar parte de la exposición fotográfica Sobre ruedas**, que será expuesta en **La Reja del Trompo Mágico**, del **28 de abril de 2012 al 15 de abril de 2013**.

A fotógrafos mexicanos profesionales y amateurs.

Tema: Sobre ruedas **no motorizadas**: fotografías artísticas sobre bicicletas, patines, patinetas, triciclos, patín del diablo, aro de rin, tándem, tren eléctrico, carritos de paletas o el típico de camote; calandrias, transporte eléctrico... **cualquier forma posible y alternativa del humano sobre ruedas.**

La exposición estará integrada por **82 piezas fotográficas (de 120 por 200 centímetros, con una impresión de alta resolución).**

Curadores:
José Hernández Claes,
Milo Givansalves,
Lourdes Almeida,
Carlos Márquez.

CARACTERÍSTICAS DE LAS FOTOGRAFÍAS

1. El fotógrafo deberá tener **mínimo una exposición individual** (sin enviar copia de la intención de dicho envío).
2. Los **insignificantes** deberán mostrar **algún detalle sobre ruedas** (no necesariamente) que capture los puntos para trabajos (juegos, tecnología, arte, etc.).
3. Se valorará la **originalidad**, la **originalidad** la **composición**, el **color** o el **contraste**, y la **originalidad**.
4. La **temática** es **libre**.
5. Las fotografías deben entregarse en **original**, con **RAW** y en **archivo digital** en formato **RAW** por **RAW** (entregados en **formato RAW**), con una resolución de **200 dpi**.
6. Incluir el **nombre completo** del fotógrafo, su **dominio**, **teléfono** y **córeo electrónico**.
7. El material se recibirá en **CD** en la **Coordinación de Arte del Trompo Mágico** (Avda. Central 750, San Sebastián, Pabellón de Exposiciones, C.P. 46100, Jalisco).
8. El material se recibirá en **formato RAW** y en **archivo digital** en formato **RAW** por **RAW** (entregados en **formato RAW**), con una resolución de **200 dpi**.
9. La **fecha límite** para la entrega del material es el **2 de marzo de 2012**.
10. Los **insignificantes** deberán su **entrega** **completa** y **formada** parte del **archivo del Trompo Mágico**.

VIRTUDES DE LA REJA

A lo largo de **100 metros lineales**, la **Reja** es el **mayor espacio de exposición** del **Trompo Mágico** que **permite a la vista del público** en **360** grados del **arte**, la **24** horas del **día**, de **manera gratuita**, lo que lo convierte en un **espacio** con **gran exposición al público**, tanto de **posterior** como de **construcción**, pero **no** el **trabajo fotográfico**.

A las fotografías con **insignificantes seleccionadas** **Recomendamos** y **publicarlas** en la **exposición** **Sobre ruedas** **instalada** a lo **largo del muro** en el **Trompo Mágico** en **exposición**.

El museo interactivo trompo mágico convoca a armar una exposición fotográfica llamada “Sobre ruedas” que será expuesta por un año en las afueras del edificio.

Entre abril y junio los candidatos a gobernador del Estado de Jalisco están en campaña, previa a las elecciones de este mismo año. Los principales actores de la elección tienen el tema de la movilidad no motorizada en su agenda. A pregunta de un debate en el periódico Mural la respuesta la pregunta:

¿Cuál es su propuesta sobre la movilidad no motorizada?

Fernando Guzmán (PAN)

Fortalecer la cultura vial, mejorar y ampliar la infraestructura ciclista y peatonal, las "ciclorutas", andadores peatonales, adecuaciones para accesibilidad universal y transporte especial para personas con discapacidad; privilegiar el uso de la bicicleta segura, racionalizar el uso del auto, incentivar modelos de baja contaminación.

Aristóteles Sandoval (PRI)

Impulsaré con los municipios interesados, la movilidad en redes peatonales y de ciclistas para favorecer la efectividad de estas formas de movilidad y su multimodalidad, a la vez, de rehabilitar banquetas y senderos peatonales. Someteré a la voluntad de las autoridades la transformación de los centros y subcentros urbanos, tranquilizando el tráfico y dando prioridad en la movilidad y accesibilidad a los peatones, ciclistas y el transporte público

Fernando Garza (PRD)

Fortalecer el uso de la bicicleta primordialmente.

Enrique Alfaro (MC)

Impulsaremos un verdadero programa de movilidad no motorizada, que contemple el diseño de ciclopistas útiles, que se conecten con otros medios de transporte, y también diseñaremos planes de movilidad no motorizada para las ciudades medias de Jalisco.

Mural (2012)

Para el mes de mayo el Consejo ciudadano para la movilidad sustentable se transforma en la Plataforma metropolitana.

Se realiza por segunda ocasión el paseo al desnudo en junio. Y en julio desaparecen el auto maceta y el auto partido que instalaron en las calles GDL en bici y Ciudad para todos, no se tienen que dependencia de gobierno fue la causante y se emite un comunicado pro estos grupos.



Foto tomada de la pagina web www.itesm.mx

A finales del mes de agosto el grupo universitario Bicitec le da mantenimiento a la ciclovía ciudadana # 1 que va por av. Santa Margarita en Zapopan.

La acción se realizó con el propósito de recuperar y apropiarse de los espacios ciudadanos, explicó Edgar Quintana Uribe, presidente del Grupo Estudiantil Bicitec del Tecnológico de Monterrey, Campus Guadalajara. León, T (2012)

Para este año el paseo por el día internacional sin autos de septiembre se realiza en coordinación con 24 grupos, ya no solo GDL en bici y Ciudad para todos, y se llama Mega rodada. Además coordina esta ultima la acción 8 metros cuadrados en la Colonia Santa Tere. Acción donde se invita a las personas que viven en la colonia y a organizaciones civiles para tomar un espacio de estacionamiento de coches y realizar alguna actividad como tener juegos de mesa o lugares de lectura.

La mega rodada termino en donde se realizaba la acción de Santa Tere y termina con la proyección de una película en la calles y un baile.



Mega Rodada Guadalajara

Día Mundial sin Autos 2012

Parque Revolución.
Sábado 22 de septiembre.
17:00 hrs.

INVITAMOS

El Día Mundial Sin Automóvil (DMSA) es una iniciativa internacional para desincentivar el uso del automóvil, ya que su uso a gran escala está produciendo daños en el medioambiente, en esta celebración se hace un llamado a los ciudadanos a dejar este medio de transporte por un día y probar nuevos medios de desplazamiento.

El 22 de abril también celebramos es 5to. aniversario de un movimiento ciudadano que promueve la movilidad, el uso responsable del automóvil y nuevas opciones de medios de transporte.



Archivo propio

En octubre la secretaria de vialidad y transporte entrega a los municipios del área

metropolitana de Guadalajara el documento del plan maestro de movilidad no motorizada. “La SVyT sugiere que las nuevas autoridades municipales incorporen estas herramientas en acciones de gobierno y políticas públicas, y así construir redes ciclistas, vecinales, barriales, distritales y metropolitanas seguras que alienten el uso de medios no motorizados, incluyéndolo a los planes y programas correspondientes”. (El Informador / PABA. 2012).

También la Plataforma Metropolitana hace entrega a los alcaldes electos la “Agenda Ciudadana para la Movilidad Sustentable” que plantean ejes de acción para las administraciones 2012 – 2015, los cuales son:

- 1) Accesibilidad universal
- 2) Metrópoli a Escala Humana
- 3) Territorio Ordenado
- 4) Movilidad y Transportes Sustentables
- 5) Desincentivo al automóvil particular
- 6) Infraestructura para la participación ciudadana



La Agenda completa esta en:

[http://ciudadpixel.mx/wp-](http://ciudadpixel.mx/wp-content/uploads/2012/10/AGENDAmunicipios.pdf)

Fuente www.ciudadpixel.mx

[content/uploads/2012/10/AGENDAmunicipios.pdf](http://ciudadpixel.mx/wp-content/uploads/2012/10/AGENDAmunicipios.pdf)

En noviembre se realiza el prime desafío modal en la ciudad, la actividad se trata de ver que vehículo es más rápido en condiciones normales de movilidad en un día entre semana en un trayecto de una casa a la zona centro. Participaron 2 personas en bici, 2 tomando el transporte público, 2 en coche privado, 2 en motocicletas y una con bici pagable y tomando transporte público (intermodalidad). Y los resultados fueron:



Fuente: Periódico Mural



Archivo propio

En a la Feria Internacional del Libro (FIL) se presentan varios libros donde la bici es su principal protagonista:

- Manual ciclociudades
- Transformando la movilidad urbana en México
- EL manual del ciclista urbano de la ciudad de México
- Un viaje de cuento “Asia”
- Ciclovista Guadalajara
-

En diciembre se instala la bicicleta blanca numero 100 en al ciudad

Es por todo esto que exigimos que no sea necesario instalar ni una bicicleta blanca más, meta que puede ser alcanzada si se destina la suficiente atención a los ciclistas en nuestra ciudad, a través la modificación a la normatividad existente, la implementación de políticas públicas que fomenten cultura vial incluyente y que asignen un mayor porcentaje del presupuesto público a la atención de la movilidad no motorizada.

Archivo propio



Solicitamos:

A los usuarios de vehículos automotores:

- Respetar las velocidades máximas mencionadas en el reglamento de Vialidad y Transporte del estado de Jalisco.
- Considerar al ciclista como un vehículo más en la calle.
- Al rebasar, conservar una distancia entre el auto y el ciclista de 1.5 metros

A las autoridades correspondientes:

- Garantizar el derecho de la ciudadanía a la movilidad local y a la accesibilidad, así como a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente.
- Reformar la Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del estado de Jalisco y su reglamento para incorporar las obligaciones y derechos del ciclista.
- Aplicar una estrategia de cultura vial con todas las personas operadoras del transporte público.
- Diseñar y aplicar programas de educación vial para peatones, ciclistas y choferes de autos privados.
- Garantizar banquetas seguras, incluyentes y libres de obstáculos como postes, casetas de teléfono, mobiliario urbano para venta de periódicos, y de anuncios que expongan a usuarios de dicho espacio.
- Tomar en cuenta el plan maestro de movilidad integral realizado por los Municipios de la ZMG durante la pasada administración 2009 – 2012.
- Contar con un registro preciso y confiable de los accidentes que ocurren a ciclistas en la vía pública, que permita generar indicadores de monitoreo, dimensionar el problema, definir intervenciones de infraestructura necesarias y estrategias de seguridad vial.
- En el caso de los Municipios de Tlajomulco de Zúñiga y Tlaquepaque solicitamos que la ciclovía que se construirá en av. Prolongación 8 de Julio sea segregada (separador físico) ya que los vehículos que circulan por dicha avenida van a alta velocidad y el flujo de coches es alto.

GDL en bici y Ciudad para todos (2012)

Para este año el grupo Paseo a Ciegas empieza actividades el 06 de febrero y el 08 de marzo Metropolitano en bici.



Enero del 2013, sale el documental de 23 minutos Over de wheel de canal de noticias internacional Al Jazeera que habla de los grupos ciclistas en Guadalajara y las actividades que realizan. (Aquí se puede ver el video: <https://youtu.be/No5mbRZTaqA>).

El Municipio de Tlajomulco empieza en febrero el proyecto “Muévete en bici”, que es un programa de bicis públicas que funciona en la zona centro del Municipio además de conectar los centros administrativos que están en la zona y fomentar que los trabajadores y trabajadoras se muevan en bici cuando sea necesario el traslado entre los dos edificios.

Para este año en marzo, Bicinema y el Festival Internacional de Cine de Guadalajara (FICG) de la Universidad de Guadalajara inician actividades y proyecciones donde la bici está



incluida desde la temática y la **Archivo propio** forma de trasladarse a la zona de proyección.



Archivo propio

Se realiza el “Festival en ruedas”, se cierra la avenida Chapultepec y se realizan varias actividades. Carrera de BMX, Bici polo, una carrera urbana y finalmente una proyección de cine al aire libre.

En el mes de abril la diputada Verónica Delgadillo se muestra abierta a promover el tema dentro del Congreso del Estado de Jalisco, se reúne con organizaciones ciudadanas que promueven una mejor movilidad en la ciudad. Días después algunos grupos como GDL en bici, Bici sur, Bicinema y Bici 10 acuden al congreso ante la comisión de vialidad y transporte para pedir una ley de movilidad que incentive el uso de la bici como medio de transporte.

En mayo el gobernador Aristóteles Sandoval presenta ante el congreso estatal una iniciativa de ley de Movilidad y Transporte.



Al CUCSH en bici organiza una acción que denuncia que el centro universitario de ciencias sociales y humanidades necesita ciclopuestos para que las personas que van en bici puedan estacionar su bici de forma adecuada. Además entregan una carta al rector del centro que dice:

Varias personas que formamos parte de la comunidad universitaria que usted preside hemos encontrado en la bicicleta más que un medio de transporte con dos ruedas; en ella descubrimos un vehículo eficaz, de bajo costo, sano y no contaminante en nuestros traslados hacia el CUCSH. La bicicleta representa para nosotros también un poderoso símbolo de inclusión, igualdad y democracia, pues con ella compartimos y nos incluimos en una infraestructura creada por el Estado que en principio no estaba destinada a nosotros.

Estamos convencidos de que la masificación del uso de la bicicleta ayudaría a resolver muchos problemas de la ciudad y creemos que la Universidad debe jugar un papel importante en el cambio del paradigma de movilidad urbana actual y que los diversos sectores de la población han descubierto obsoleto y dañino para todos. La Universidad debe ir por delante, su vocación es transformadora. Mucha gente nos hemos reunido y organizado porque queremos mejorar nuestras condiciones personales, de nuestro Centro Universitario y las de la ciudad.

...

1. Que mejoren drásticamente el número, la ubicación y la seguridad de los lugares donde dejamos nuestras bicicletas dentro del CUCSH.
2. Que usted, como figura pública que es, haga alguna declaración a los medios de comunicación exigiendo las ciclovías que nos darían seguridad al desplazarnos a estudiar o trabajar y que cuando nosotros hagamos acciones solicitando lo mismo, nos respalde institucionalmente.
3. Que se promueva el uso compartido del automóvil entre el profesorado y el alumnado que hacen uso de él para llegar a este Centro Universitario y así reducir emisión de contaminantes, ruido, tráfico y riesgo de accidentes. En un anexo a esta carta listamos pormenorizadamente algunas acciones concretas y factibles desde la rectoría para abonar a los fines que le proponemos en este tema.

Al CUCSH en bici. (abril de 2013).

Se anuncia por parte de autoridades estatales y municipales de la ciudad que se destinarán 162 millones de pesos para un sistema de bici pública para los municipios de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque del fondo del consejo metropolitano de Guadalajara.

En el caso de los montos destinados a infraestructura no motorizada dijo que se busca

garantizar seguridad a los ciclistas con el recurso asignado a este tipo de obras; "éste fue un tema en donde decidimos que el 30%, bueno, parte del fondo metropolitano de manera muy importante se fuera integrando en la Zona Metropolitana" (Aristóteles Sandoval). El Informador / ALST. (09 de mayo de 2013).

En mayo y junio la Red Universitaria para la movilidad (RUM) integrada por (Bicitec, Movilidad ITESO, Al CUCSH en bici, Rueda CUCEA, CicloCUAAD, CUCScicleta y UNIVA en bici convoca a dos talleres para la fabricación de señalética "Rutas compartidas".

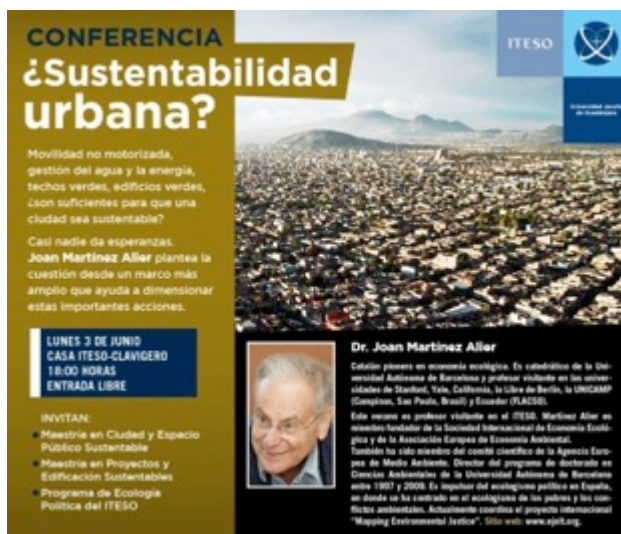
La calle no es mía, ni tuya; es nuestra, sólo que en ocasiones (tanto automovilistas como ciclistas) lo olvidamos, y las autoridades correspondientes no hacen mucho por recordárnoslo tampoco.

La campaña "Rutas compartidas" busca sensibilizar a la población en general sobre la necesidad de compartir las vías por medio de señalética que anuncie -de una manera creativa y agradable- cuáles son las rutas que utilizamos. RUM (2013).



Archivo propio

El municipio de Zapopan anuncia la construcción del primer corredor multimodal para la calle completa de av. Santa Margarita que tendrá una ciclovía de 5.3 km. Para este proyecto se realizan por seis meses reuniones con grupos ciudadanos para dar recomendaciones al proyecto.



En junio se realiza la conferencia ¿Sustentabilidad urbana? Por el Dr. Joan Martínez Alier.

Fuente www.iteso.mx

El 06 de junio la fracción en el congreso del Estado de Jalisco de Movimiento Ciudadano presenta una iniciativa de Movilidad ante el pleno.

Los legisladores de MC también proponen destinar recursos económicos para la promoción de la movilidad no motorizada.

"Se contempla que de los Fondos Metropolitanos se destine el 30 % de la inversión para proyectos de infraestructura, deben beneficiar a discapacitados, peatones, usuarios de la movilidad no motorizada y del transporte público. Además, se crea un Fondo para la Movilidad No Motorizada, integrado por el 45 por ciento del monto total de las multas de tránsito", señaló el legislador local.

Además propone la creación de un Consejo Consultivo Ciudadano para la Movilidad Sustentable, que revisará las políticas de movilidad, con la participación de los distintos sectores y las organizaciones de la sociedad civil enfocadas en la materia, y que tendrá relación con el Organismo Coordinador para la Operación Integral de la Movilidad Sustentable que fungirá únicamente como órgano técnico.

"Se plasma como instrumento de planeación en la materia el Plan Maestro de Movilidad, que deberá elaborarse con especificaciones técnicas y criterios de ordenamiento ecológico y territorial, así como recogiendo los planteamientos de las organizaciones de la sociedad civil y el sector académico", señalaron los legisladores. Ramírez, Z (2013).

Ese mismo día una coalición de grupos ciclistas entregan al congreso del Estado de Jalisco una carta y propuesta para aportar a la nueva ley de movilidad.



Archivo propio

Diputadxs
Congreso del Estado de Jalisco Sexagésima Legislatura

Los grupos abajo firmantes, integrantes del movimiento ciclista de Guadalajara, en

conocimiento de la intención que se tiene en el Congreso Local para modificar la actual Ley de los Servicios de Vialidad, Tránsito y Transporte del Estado de Jalisco, queremos expresar nuestra visión sobre este tema, por tal motivo hacemos entrega del documento “Propuestas para una movilidad incluyente y sustentable para la nueva Ley de Movilidad del Estado de Jalisco” (aquí se puede descargar: <http://ow.ly/lMc3q>) para sumarnos a dichos trabajos.

Nuestros esfuerzos que hemos realizado a lo largo de los años en la Zona Metropolitana de Guadalajara y en algunas ciudades del Estado de Jalisco es para fomentar la movilidad sustentable, mediante la inclusión de la bicicleta, en un sistema intermodal que favorezca procesos de peatonalización (dando prioridad al peatón) y se desincentive el uso del automóvil; aunado a la puesta en marcha de procesos de Educación Vial que nos lleven a comprender la importancia y el sentido de la movilidad humana.

Grupos firmantes.

Al teatro en bici, Biciverso, Femibici, GDL en bici, Paseo a ciegas, Bici10, Bici sur GDL, Webones GDL, Vallarta en bici, Ciclismo urbano Lagunense, Univa en bici, Bicitec, Ciclo cuaad, Pedalea CUCEA, Bicinema, Metropolitanos en bici, Paseo camaleones, Divercicla GDL, Pelas Bike, Tour Velo, Ciudad para todxs, CUCScicleta, Subete a la ciudad, World naked ride bike Guadalajara, Biciarboledas.

De acuerdo al documento entregado la perspectiva sobre la movilidad es:

Los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta) son la verdadera clave de la movilidad sostenible; y los desplazamientos en bicicleta, contribuyen a mantener la sustentabilidad de los socio ecosistemas urbanos (...) Generando la infraestructura adecuada, se promueve el uso de la bicicleta y se reduce el número de accidentes. Una ciudad inteligente será aquella que, desde su propia morfología, sepa responder adecuadamente a los diferentes tiempos de sus ciudadanos (para el ocio, para el cuidado, para la producción, etc.) porque la movilidad urbana constituye un derecho a garantizar que debe ser organizado y regulado por el Estado...

Para el 20 de junio Plataforma Metropolitana entrega una serie de observaciones y señalamientos a la iniciativa de ley de movilidad presentada por el gobernador del Estado de Jalisco

- La Comisión de Tarifas queda sin la participación del usuario del transporte, a excepción de la Federación de Estudiantes Universitarios (FEU), y aunque se estipulan conceptos de movilidad, accesibilidad, preferencia para peatones, ciclistas, entre otros, no se establece, dicen, cómo se sancionará que la movilidad sustentable sea un derecho, falta el reglamento para conocer las multas por violar dichas disposiciones.
- Demandan plantear una reforma amplia que modifique no sólo la actual Ley de los Servicios de la Vialidad y el Transporte, sino que renueve y ajuste el marco normativo estatal a las necesidades de la movilidad sustentable.
- La visión sobre educación vial es limitada, no se incorpora la figura de corredores integrales de movilidad; es confusa la relación entre el Consejo Consultivo de Movilidad y Transporte y el papel que juega la Comisión Metropolitana de

Movilidad; no está claro qué pasará con organismos del transporte como Siteur, Servicios y Transportes y Sistecozome, entre otros aspectos.

- No existe claridad sobre los mecanismos para que los jaliscienses accedan en condiciones de equidad a los espacios de participación establecidos en la iniciativa; "sigue ausente la perspectiva del usuario, no se incorpora la figura de organizaciones de usuarios", entre otros aspectos que propondrán mejorar, algunos son de técnica legislativa los cuales harán llegar a la autoridad por escrito. Fonseca, L. (2013)

Entre los meses de julio y septiembre por el anunciado proyecto de corredor integral de Santa Margarita se manifiestan vecinos que viven en av. Santa Margarita en Zapopan que están en contra de la ciclovía, a partir de ese momento en ese mes de generan varias acciones vecinales en contra de la ciclovía y de los grupos ciclistas que apoyan a la ciclovía. Se realizan varias reuniones entre gobierno, vecinos y grupos.



Foto: Carlos Zepeda, Milenio Diario



Foto: Carlos Zepeda, Milenio Diario



Foto: Carlos Zepeda. Milenio Diario



Foto: Maricarmen Galindo, Mural



Foto: Yeriel Salcedo Torres



Archivo propio



Fuente: <http://stamago.blogspot.mx>

La RUM publica el video: Impacto de banquetas y ciclovías en el comercio

(<https://youtu.be/11ATLHWdJHE>)

Al final de proceso la ciclovía se construyo ya que poco a poco fue bajando la oposición vecinal.

En agosto se inaugura el evento “Toma la ciudad”, el cual esta organizado por diversos colectivos y grupos ciudadanos que tienen temas de incidencia en la ciudad. Se realizan exposiciones, charlas, proyecciones de video.



Fuente: tomalaciudad.org

A finales de julio en el congreso del Estado de Jalisco se aprueba la nueva ley de movilidad y transporte, la cual será publicada en el diario oficial hasta el mes de agosto. En el transcurso de ese tiempo diversas opiniones de grupos como la Plataforma Metropolitana y grupos ciclistas la critican porque no se tomaron en cuenta las observaciones que se entregaron antes.

Para el mes de septiembre se realizan varias actividades de los grupos ciudadanos y del dependencias de gobierno.

GDL en bici, realiza una fiesta callejera donde cierra 4 cuadras e invita a personas que viven el barrio de Santa Tere y publico en general a tomar las calles y cerrar por un día las vialidades para coches y que sirvan actividades sin coche.



Archivo propio



Archivo propio

Se realiza la foto “Trafico al desnudo” por av. Juárez cerca de la Minerva para denunciar la fragilidad del cuerpo a la hora de andar en bici.

La Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) y la Secretaría de Movilidad (SEMOV) realizan un paseo el domingo 22 de la plaza amarilla del parque metropolitano y hasta el bosque Los Colomos.

Se realiza la Mega rodada en conmemoración del Día internacional sin autos para el sábado 21 de septiembre, convocada por varios grupos ciclistas.

La Plataforma Metropolitana para la sustentabilidad publica y entrega un exhorto al Gobierno del Estado de Jalisco para que trabaje y cumpla los compromisos para hacer frente a los problemas de la gestión del trafico y desincentivar el uso del automóvil privado

Durante los meses de octubre y diciembre del 2012, así como en el mes de marzo del 2013, la PMS entregó la Agenda Ciudadana para la Movilidad Sustentable, en la cual se incluyeron propuestas concretas relacionadas con el desincentivo al auto, entre las cuales se destacan las siguientes dirigidas al Gobierno de Jalisco y a los Ayuntamientos del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG):

- * Crear símbolos de humanización de la ciudad: como el día oficial sin autos, moderación de la velocidad, transporte escolar obligatorio a escuelas privadas o programas de movilidad empresarial responsable.
- * Desarrollar programas y políticas que desincentiven el abuso del automóvil particular en los principales sitios atractores de viajes, a través de carriles de alta ocupación, tarificación vial, delimitación de zonas de acceso restringido, regulación del estacionamiento y sistemas de parquímetros, o instrumentos fiscales de carácter ambiental.
- * Promocionar los beneficios de la movilidad sustentable y difundir una cultura cívica basada en sus postulados; informar sobre las graves consecuencias que tiene para la ciudad y sus habitantes el uso creciente e indiscriminado de los vehículos motorizados.
- * Regular la construcción de planchas de concreto exclusivas para estacionamientos en supermercados y tiendas de autoservicio, entre otros centros de afluencia masiva de personas..

Por parte del Gobierno de Jalisco, se identificaron las siguientes dependencias responsables de implementar estas acciones: Secretaría de Planeación, Administración y Finanzas (SEPAF); Secretaría de Desarrollo Económico, Secretaría de Educación, Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial (SEMADET) y la Secretaría de Movilidad.

A casi un año en funciones de los Ayuntamientos del AMG y casi seis meses del Gobierno de Jalisco, no se reporta avance alguno en las acciones propuestas.

En relación al H. Congreso de Jalisco, se hicieron dos planteamientos concretos:

- * Creación de nuevas figuras normativas y financieras para el desincentivo al auto: instrumentos de carácter económico ambiental y medidas de gestión de la demanda del tráfico.
- * Decreto del “Día sin auto” obligatorio una vez al año.

Al igual que los poderes ejecutivos (estatal y municipales), el legislativo jalisciense no ha avanzado en legislar estas dos acciones.

EL municipio de Guadalajara comienza la construcción de 25 estaciones multimodales

Estas estaciones tienen como principal finalidad la creación de entornos seguros y facilitadores para el transbordo de los usuarios del transporte público entre una modalidad

a otra, es decir, considerando tanto a los peatones y ciclistas hasta los pasajeros del autobús convencional, el Pre-Tren, el Macrobús y el Tren Ligero. El Informador / IAMR. (2013).



Archivo propio

El Colectivo Ecologista Jalisco presenta el reporte “Costos Económicos y Ambientales de los Autos en el Área Metropolitana de Guadalajara”

(...) un ejercicio ciudadano que intenta documentar con información pública disponible, cuáles son las implicaciones que han tenido en nuestra ciudad, tanto las políticas públicas orientadas a favorecer al auto privado como medio de transporte por encima de otras formas de desplazamiento, como las dinámicas económicas que hay detrás de los vehículos.

(...)

Secciones del documento

- ¿Por qué hay tantos autos en las calles? Datos y cifras sobre las tendencias de motorización privada en lo internacional y lo local.
- ¿Por qué se dice que los autos privados son el motor de la economía? Análisis de la industria automotriz nacional y su cadena productiva en Jalisco.
- ¿Cuál es el modo de transporte que promovemos en la ciudad desde las políticas públicas? Análisis del papel del gobierno a través del gasto público y el presupuesto orientado a la movilidad motorizada.
- ¿Quiénes son los que compran los autos en nuestra ciudad? El perfil de los consumidores de autos privados en el Área Metropolitana de Guadalajara.
- ¿Cuánto nos cuestan los autos desde el punto de vista económico y ambiental? Datos y cifras sobre las externalidades que generan los autos en el Área Metropolitana de Guadalajara.

¿Hacia dónde movilizarnos? Propuestas ciudadanas para la gestión de la demanda del tráfico y el desincentivo al uso del auto particular.

Colectivo Ecologista Jalisco (2013)



Movilidad ITESO realiza una serie de actividades que van desde proyección de documentales, mesa de dialogo, presentaciones y rodadas en bici. Los temas van desde el uso del automóvil, transporte público.

Archivo propio

Ciudad para todos convoca y organiza una pinta de pasos peatonales en diversos puntos de la ciudad.



Archivo propio

El 24 de septiembre la comisión de vialidad, transporte y comunicaciones avalan la ley orgánica del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco que será un organismo público descentralizado. El cual remplace al Organismo Coordinador de la Operación Integral del Servicio de Transporte Público del Estado (OCOIT) y el Centro Estatal para la Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT).

En octubre ante el pleno del Congreso del Estado de Jalisco se presente la propuesta para nombrar el 22 de septiembre “El Día Estatal sin automóvil” en Jalisco por parte de la diputada Verónica Delgadillo y el diputado Salvador Zamora de la fracción parlamentaria de Movimiento Ciudadano y se aprueba,;

DECRETO

ÚNICO. Se establece el día 22 de septiembre de cada año como: “El Día Estatal Sin Automóvil”.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco”.

SEGUNDO. La Secretaría de Movilidad del Gobierno del Estado de Jalisco convocará y coordinará actos oficiales en el Estado para la conmemoración del “Día estatal sin automóvil”.

TERCERO. Los Gobiernos Municipales del Área Metropolitana de Guadalajara, así como los del resto del Estado que así acuerden hacerlo, en coordinación con el Poder Ejecutivo del Estado, establecerán las estrategias, mecanismos y acciones que resulten conducentes, para que el día 22 de septiembre de cada año, en el horario y lugares que determinen, restrinjan la circulación de automóviles de uso particular, así como para que promuevan e incentiven ese día, y de manera permanente, la utilización de sistemas de transporte de propulsión humana.

Verónica Delgadillo y Salvador Zamora (2013)

En noviembre para ir cerrando el año se realizan diversas actividades. Se presenta el reglamento de movilidad del Estado de Jalisco, donde varios grupos ciudadanos participaron en mesas de trabajo para la redacción de puntos sobre la bici con el gobierno del Estado de Jalisco.

Para el con Sexo Congreso Nacional de Ciclismo Urbano que fue en la ciudad de Morelia Michoacán que realiza la Bicired, el ITDP México junto con la Bicired hacen el ranking ciclociudades en cual evalúa infraestructura, inversión y política pública. Bajo esos criterios la ciudad de Guadalajara queda en cuarto lugar a nivel nacional.

Las actividades fueron:



Recorrido en bici para ir a instalar un altar fuera de la secretaria de movilidad del estado de Jalisco y entrega de una carta al secretario de movilidad.

“Urgimos a las autoridades a hacerse responsables de esta grave problemática y a poner en marcha el plan de movilidad no motorizada, en espera desde 2010; así como programas de cultura vial y el reglamento de la ley de movilidad y transporte de Jalisco (en elaboración) para garantizar el derecho a una movilidad segura de peatones y ciclistas. A la ciudadanía, pedimos compartir de forma respetuosa el espacio público, que es de todxs, respetando los límites de velocidad y el metro y medio de espacio para

Archivo propio

rebasar ciclistas. Finalmente, invitamos a toda la comunidad a utilizar la bicicleta como medio de transporte. Más bisis, menos autos, más visibles, menos riesgos. ¡Ni una bicicleta blanca más!” Comunicado 2013, Varios grupos



Se pinta un carril compartido por parte de la ciudadanía en la zona oriente de la ciudad.

¿Qué es Súbete a la ciudad?

Súbete a la ciudad es un proyecto totalmente ciudadano formado por vecinos de la zona que decidimos poner manos a la obra para ofrecer seguridad a los más de 700 ciclistas que transitamos por Javier Mina día con día.

Hemos trabajado en el proyecto desde abril y ya tenemos todo listo para poder pintar, pero necesitamos de tu ayuda.

Archivo propio

¿Qué es un carril de preferencia

ciclista o carril compartido?

Un carril de preferencia ciclista o carril compartido es aquel que la bici y el auto utilizan como vehículos pero se le da PRIORIDAD al tránsito ciclista, la velocidad máxima es de 30Km/hr, y el ciclista se hace más visible por medio de señalética horizontal y vertical.

Súbete a la ciudad (2013)

Por parte de los grupos de la RUM, se realiza un foro de análisis sobre la nueva ley de movilidad del estado de Jalisco. Para determinar sus alcances y expectativas.



Fuente propia

Fuente propia

Y cerramos con un buen festival de cine donde la bici es tema central



Fuente propia

El tema sigue avanzado, pero para este inicio de año 2014 entre enero y febrero se realizan varias acciones que denuncian que el tema toda falta mucho por hacer por parte del gobierno y la sociedad.

En enero en el periódico Mural sale una nota de la reportera Melina Gil que una de las ultimas sesiones del cabildo de Guadalajara del año pasado “el Ayuntamiento autorizó el rechazo a dos iniciativas pro ciclistas que habían permanecido congeladas desde el trienio anterior, ambas, de origen panista (...) que tenía como propósito el acrecentar la implementación de las ciclovías secundarias así como la señalización de éstas y de las existentes delimitando carriles específicos y balizando el espacio para el tránsito de ciclistas-, además de las áreas de espera de ciclistas (...). La segunda propuesta tenía la intención de asumir el compromiso de concretar totalmente el Plan Maestro de Movilidad No Motorizada para Guadalajara, con la aplicación de 405 millones de pesos de manera prorrateada en una Administración”.

Estas dos iniciativas rechazadas por falta de presupuesto



Foto tomada de la fanpage de Facebook de la organización Bici blanca

Varios grupos ciclistas llevan en enero a Casa Jalisco una bici blanca para pedirle al gobernador Aristóteles que el la instale, argumentando lo siguiente:

Lo responsabilizamos personalmente por las muertes de 51 personas, madres y padres de familia, hermanos, amigos, entre ellas 8 ciclistas, que ocurrieron en 2013 y por los 4 peatones y un ciclista que han muerto ya en este año a manos de los operadores y empresarios del transporte público, todos ellos bajo la administración y la mirada displicente de usted y de las dependencias a su cargo.

Nosotros como sociedad civil nos encontramos completamente rebasados con la cantidad de víctimas mortales, por lo que le presentamos la primera bicicleta blanca de este año, un memorial para una muerte injusta y evitable, para que usted, encargado de los poderes públicos de este estado, tenga a bien instalarla en el lugar del accidente. Nosotros no nos damos abasto y lo consideramos responsable por omisión. Bici Blanca (2014)



Fuente: Fanpage Movilidad ITESO

A inicios de febrero el grupo Movilidad ITESO convoca a una actividad para darle mantenimiento a la ciclovia de la calle camino al ITESO ya que se encuentra en mal estado.



Foto tomada del fanpage de Facebook de la organización Movilidad ITESO

En febrero se anuncia donde estarán las estaciones del sistema de bici pública y además de empezara la construcción de una zona 30 para tranquilizar el trafico en la zona donde estará operando el sistema.

POR QUÉ A 30 KILÓMETROS POR HORA PRECISAMENTE?

CALIDAD La reducción de la velocidad en las calles urbanas permite reducir el número de accidentes y de decesos provocados por accidentes viales, de acuerdo con especialistas y promotores de las zonas 30, pero además propicia que el tráfico automovilístico sea constante y, con esto, que se reduzca la emisión de contaminantes provocados por los motores.

SEGURIDAD Si un auto que circula a 32 km/h impacta a un peatón, hay 5% de probabilidades de que éste muera y 30% de que salga ileso; en cambio, si el vehículo en cuestión circula a 45 km/h, la proporción cambia a 45% de probabilidades de muerte y 5% de salir ileso; si el auto circula a 64.4 km/h, 85% de los peatones muere y 15% restante sufre heridas: nadie sale ileso.

OBJETIVOS Las zonas 30 persiguen moderar el tráfico para recuperar el valor social de la calle, pero también: movilidad y accesibilidad universal, construir redes peatonales con calidad ambiental, diseñar redes ciclistas que compartan el espacio con los autos, disuadir el hábito de convertir a los centros urbanos en estacionamientos y propiciar el éxito del transporte público intermodal. El Informador / HJ.



Fuente: Diario EL Informador



En marzo se crea el Observatorio ciudadano de movilidad y transporte público del Estado de Jalisco a causa de un accidente

donde muere una mujer estudiante por el transporte

público.

El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público del Estado de Jalisco es un organismo que fue creado por un acuerdo del Gobernador de Jalisco publicado en el Periódico Oficial el 8 de abril de este año. Se trata de un mecanismo independiente que analiza y evalúa las condiciones de la movilidad y propone políticas para mejorar la calidad de vida de las personas. Tiene como misión el procurar que en Jalisco todas las personas disfruten de un transporte público y un sistema de movilidad digno, accesible, humano, seguro, eficiente y sustentable. <http://observatransporte.org>

En mayo y noviembre del presente año hacen entrega de observaciones para mejora del transporte público en la ciudad.

En junio de nuevo se realiza una acción para dar mantenimiento a la ciclovía de av. Inglaterra



Fuente propia

José Arévalo Lomelí, parte del colectivo, señaló que esta extensión representa un problema, puesto que los gobiernos de ambas ciudades buscan deslindarse de las responsabilidades para atender las necesidades de la ciclovía. "Esto debería ser un interés metropolitano. Les estamos demostrando que con un presupuesto de risa y poco capital humano se puede llevar a cabo el proyecto" (Castillo, D. 2014).

El Municipio de Zapopan arranca un programa para la zona centro llamado “ Jóvenes

Promotores de la Cultura Urbana de Movilidad”, el programa busca crear cultura para el uso adecuado de espacios urbanos como la zona 30.

En julio en la universidad UNIVA realiza la semana UniVa en bici sustentable, se realizan diversas actividades como proyección del documental “Hombre camión”, se realiza un taller de mecánica, y un foro “cambia de rueda” cerrando con una rodada nocturna. Y finalmente a finales de mes se lleva acabo en el andador Corona en la zona centro de Guadalajara el evento #ModaenBici que busca vincular a la industria del Diseño con la industria de la bici.



Fuente propia

Ya a mediados de agosto se realiza el foro “La Calzada que queremos” organizado por CicloCUAAD

“En un diagnóstico encontramos que la Calzada Independencia y Gobernador Curiel fueron objeto de una gran inversión económica, la cual dejó marginados a los ciclistas y peatones y la idea es que esta avenida, que es la única que conecta con el CUAAD, alimenta el centro de la ciudad y conecta con el Centro Universitario de Ciencias de la Salud (CUCS), tenga infraestructura digna”. Sepulveda, L (2014)

Para el 27 de agosto el Municipio de Zapopan inaugura la calle integral de av. Santa Margarita, con una ciclovía de 5.3 kilómetros. “En un recorrido a lo largo de la avenida, los comerciantes y vecinos aseguraron que el Gobierno de Zapopan “se salió con la suya”, a pesar de haber peleado para que la ciclovía se hiciera de una manera diferente, a un costado de la calle, y no por en medio de la misma” (El Informador / HJ. 2014).

Empezando en septiembre de las primeras noticias que llegan es que por unanimidad en el congreso del Estado de Jalisco se aprueba el “Día Estatal Sin Automóvil” que presentaron en octubre del 2013 la fracción de Movimiento Ciudadano.

El grupo ciudadano “Súbete a la ciudad” organiza el reto sin auto (#RetoSinAutos2104), el cual invita a las personas, funcionarios públicos, líderes de opinión, políticos a dejar el coche y retar a más personas.



Guadalajara 11 de septiembre de 2014.

A la sociedad en general
A la opinión pública
A los alcaldes del Área Metropolitana de Guadalajara
A los distintos órdenes de Gobierno del Estado de Jalisco
Al secretario de Movilidad

Convocatoria al #RetoSinAuto2014

Con motivo del Día Mundial Sin Auto 2014, a celebrarse el próximo lunes 22 de septiembre, el colectivo Súbete a la Ciudad invita a participar en el #RetoSinAutos2014 que busca incentivar el cumplimiento de nuestros trayectos diarios al

trabajo, la escuela, las compras o cualquier actividad mediante alternativas distintas al automóvil particular, utilizando en su lugar otros modos de transporte como el ejercer peatonal, el uso de la bicicleta, los autobuses, el tren ligero, el macrobús o cualquier otra alternativa de movilidad no motorizada

(...)

Dicho escenario ha generado y representa una larga lista de problemáticas ambientales y de salud pública que si bien son numerosas y avanzadas, pueden ser revertidas en la medida que se atienda este desmedido incremento del parque vehicular y sus consecuencias.

El #RetoSinAutos2014 consiste en invitar mediante una imagen o un video compartido en redes sociales a tres personas, es una propuesta abierta a la ciudadanía en general, medios de comunicación, empresarios, estudiantes, líderes de opinión y funcionarios de todos los niveles de gobierno, tanto municipal como estatal, a bajarse del auto por un día y cambiar con acciones individuales la manera en que nos transportamos por nuestra ciudad.

Esperamos, al igual que muchas personas y organizaciones que trabajan día con día por ver transformada la realidad local, tener pronto y positivos resultados con relación a temas de transporte colectivo y movilidad no motorizada. Súbete a la ciudad (2014)

Para el 22 de septiembre varios funcionarios públicos aceptan el reto y ese día no usan el

automóvil para ir a trabajar.

Se realiza de nuevo la mega rodada por el Día Internacional sin auto del 22 de septiembre organizada por diversos grupos de la ciudad y por segunda vez se realiza el “Desafío modal”.



Archivo propio



Fuente: RUM

Una de las cosas más relevantes de este mes es que se realizan diversas actividades por diversos grupos y actores en el tema de la movilidad como:

- La RUM programa diversas actividades.
- Se realiza una mesa de dialogo “Charlemos sobre bicis” en el andador Escorza
- Se hace una proyección de cortos al aire libre organizado por Femibici en el andador Escorza
- Se realiza un “Camina barrio”.
- Se convoca a una rodada por la diputada Verónica Delgadillo celebrando el Día Estatal sin auto junto a otros grupos ciudadanos
- El Diputado Miguel Castro (PRI) lanza la

iniciativa Bici ley, para realizar unas reformas a la ley de movilidad del Estado de Jalisco.

- Se realiza en la Universidad de Guadalajara ·Foro de debate y discusión sobre la ciudad del futuro es la organización: Las ciudades, procesos de transformación”
- Y para cerrar el mes, el 26 de septiembre, varios colectivos envían una carta al Diputado Miguel Castro dando observaciones sobre la iniciativa presentada.



Fuente: Bici Blanca

(...)

Celebramos que en su iniciativa:

- La bici pública se establezca como derecho.
- Que establezca expresamente que si los coches están parados el ciclista pueda rebasar entre los carriles.
- Que en la ley se separe a la bicicleta de otras formas de movilidad no motorizada (patines, patinetas y sillas de ruedas) y que se le dé un tratamiento especial.

Solicitamos que se cambie en su iniciativa de reforma lo siguiente:

- Donde la ley dice: “circular por la derecha”, que diga: “circular por el centro del carril de la derecha”.
- Donde la ley dice: “el automovilista debe rebasar por la izquierda dando un metro al ciclista”, que diga: “si hay más de un carril, el automovilista debe cambiar al carril de la izquierda para rebasar al ciclista. Si solo hay un carril, el automovilista debe rebasar cediendo 1.5 metros al ciclista”.
- Donde la ley dice que “los edificios públicos deben tener ciclopuertos”, poner “los edificios públicos deben tener ciclopuertos equivalentes al 5% de la gente que está en un día promedio en dicho edificio”. Por ejemplo, si hay 800 empleados en un edificio y una población flotante de 200 personas haciendo trámites, el edificio debe tener ciclopuertos para 50 bicicletas.
- Donde la ley dice que los edificios públicos ”tienen dos años para poner los ciclopuertos”, que diga “1 año”.
- Donde la ley dice: “el ciclista deberá respetar todas las señales de tránsito”, poner “el ciclista deberá respetar todas las señales de tránsito, pero habrá una resignificación de la luz roja de los semáforos para el ciclista; en vez de indicar <<alto total>>, deberá entenderse como <<ceda el paso>>”.
- En el Artículo 12 Bis Fracción VII, donde la ley dice: los ciclistas tienen derecho “a estacionar sus bicicletas en las zonas seguras, diseñadas y autorizadas para ello”, que se explicita cómo se realizará y garantizará el nuevo derecho que se está concediendo y la cantidad de ciclopuertos que es obligatorio poner (recomendamos el equivalente a 5% de la población promedio del edificio).

Finalmente, consideramos imperativo que se modifique lo que dice el artículo 12 Bis

Fracción III: “El ciclista tiene derecho a usar los carriles de circulación para vehículos motorizados siempre y cuando no sean centrales o de alta velocidad o se trate de corredores exclusivos para el transporte público y que la vialidad no cuente con vías exclusivas para bicicletas”. Tal como está redactado ahora, eliminaría la posibilidad de circular por el carril del Macrobus en la Calzada Independencia y en los corredores similares que se proyecten en el futuro, siendo que en el Distrito Federal se ha conseguido que convivan las bicicletas con los autobuses dentro de los carriles del “Metrobus”, dando prioridad al transporte público sobre los ciclistas, claro está. La redacción actual del artículo en comento, literalmente nos está diciendo que no tendremos derecho a circular por ningún carril del Macrobus, aunque podrían establecerse desde su diseño como vías para ser compartidas entre autobuses y bicicletas. La iniciativa de reforma, en este punto es contraria a lo su espíritu de fondo, otorgar derechos que incentiven el uso de la bicicleta. Todo lo anterior, considerando que a lo largo de dicha vialidad no existe infraestructura ciclista.

NOTAS DE CARÁCTER JURÍDICO A LA INICIATIVA DE REFORMA

Sobre las multas a los automovilistas que rebasen ciclistas a una distancia menor a la establecida por la ley:

¿Cómo procederá la multa? ¿Debe haber flagrancia? ¿Qué pasa si sucede una violación a ésta disposición y no hay un oficial de Movilidad que haya estado presente y presenciando el rebase? ¿Se seguirá por queja? ¿Es necesaria evidencia física? Es indispensable explicitar el modo como se multará, de otra forma sería una medida que queda solo como buenas intenciones en el papel.

Sobre la obligatoriedad de instalar ciclopuertos en los edificios públicos (Artículo 12 Bis)

1. ¿Qué cantidad de ciclopuertos deberán instalarse? Sugerimos que sea 5% del total de personas que se encuentran en hora pico en un día promedio porque así lo establece la certificación de la American Cyclist Association para conceder su certificado a las instituciones promotoras del ciclismo como medio de transporte urbano. (Apelamos a esa certificación por no haber un equivalente nacional).

2. ¿Qué sucederá con aquellos entes públicos a los que se les concede un periodo de gracia (sea de un año o dos) para instalar ciclopuertos en sus edificios? Es decir, ¿qué autoridad vigilará el cumplimiento de dicha disposición? De nuestro análisis tanto de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco como de la Ley de Obra Pública del Estado de Jalisco, concluimos que puede existir un conflicto competencial entre la SEMOV y la SIOP para imponer sanciones en caso de incumplimiento de ésta disposición. Más aún, ¿qué sucederá si no se cumple ésta disposición? Se deben establecer medidas efectivas para garantizar el cumplimiento de dicha disposición, sin que las mismas se restrinjan a sanciones meramente económicas.

3. ¿Qué sucederá con aquellos edificios públicos que albergan dependencias federales? Vale la pena revisar si dicha disposición también será aplicable a entes públicos de jurisdicción distinta a la del Estado.

Otros:

El Artículo 12 Bis Fracción VI dice: “A contar con suficientes vías de circulación y disfrutar de su uso exclusivo” ¿De qué forma y por quién se interpretará la palabra

“suficiente”? ¿Se establecerá al Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco como la instancia gubernamental que determine esto?

En el Artículo 12 Bis Fracción VII, se debe diseñar una forma ya sea por metros cuadrados (m²), cuadrantes o aquellas zonas de mayor flujo ciclista donde se deban proyectar e instalar ciclopuentes. Por otra parte, nos preocupa que al hablar de “zonas autorizadas” se esté estableciendo una prohibición implícita para anclar las bicicletas a postes, bancas, rejas y demás mobiliario urbano.



En octubre se realiza el dialogo de frente No. 2: #MEJORMOVERNOSMEJOR que organiza “Toma la ciudad”.

Archivo propio

El octubre Bici Blanca organiza una acción para denunciar que siguen las muertes de las personas que usan la bici en el Área metropolitana de Guadalajara y para hacer entrega de un documento para buscar mejorar las condiciones para andar en bici.



Luego de que esta mañana un grupo de inconformes, en su mayoría montados en bicicleta, protestaran a las afueras de la Secretaría de Movilidad por el incremento en el número de ciclistas fallecidos en accidentes automovilísticos, el secretario de dicha dependencia, Mauricio Gudiño, dijo que ampliarían las zonas de protección para las personas que usan la bici como medio de transporte.

Anunció que en el Instituto de **Movilidad** se instaló una mesa en la que se elabora un proyecto de modificación al Reglamento de la Ley de Movilidad, y al mismo tiempo se trabaja en una norma y un manual para llevar a cabo dicha seguridad de los ciclistas.

"Ya iniciamos con la instalación de infraestructura para el programa de Bici Pública en el centro de la ciudad, además de que una vez que concluya el periodo de **lluvias** se iniciará con la colocación de toda

Foto tomada del fanpage de Facebook de la organización Bici Blanca

la señalética, tanto horizontal como vertical, para una zona más amplia de protección al ciclista".

Mauricio Gudiño coincidió con el grupo de ciclistas, afirmó que hace falta mayor infraestructura para esta modalidad de transporte.

Los organizadores, integrantes de varios colectivos en pro del uso de bicicleta arribaron a la dependencia estatal y en hojas blancas escribieron los nombres de 152 ciclistas víctimas de accidentes viales, la fecha en que fallecieron y los cruces donde sucedieron los fatales hechos.

En un poste, afuera de la Semov, colocaron una bici como tributo al buen uso de este medio de transporte. (Ramírez, Z. 2014)

Además realizaron un flash mod en la zona centro de Guadalajara y lanzaron la campaña “¡Ojo! ¿Viene ciclista?”, la cual consiste en pegar una calcomanía en el parabrisas de los automóviles para que las personas antes de abrir la puerta del coche chequen si vienen algún ciclista circulando.



Archivo propio



Fuente: Fanpage Bici Blanca

A final del mes de octubre el Diputado después de tres meses de trabajo con grupos ciclistas entrega una propuesta para la reforma de la ley de movilidad, llamada Bici ley, al congreso del Estado de Jalisco. Para ver el documento se puede descargar aquí: <http://issuu.com/miguelcastroreynoso/docs/biciley.docx?e=0/9853023>.

En noviembre arranca la construcción de la ciclovía por av. La paz que será desde Calzada Independencia hasta av. Américas, esto por el proyecto de bici publica “Mi

bici”.

El primero de diciembre inicia en operaciones el sistema de Bici pública “Mi bici” en el Municipio de Guadalajara.

El Sistema de Bici Pública coadyuva en proyectos como Zona 30, Infraestructura Ciclista, Línea 3 del Tren Ligero y la elaboración del manual del ciclista urbano, con el objetivo de promover el uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte personal, sobre todo para quienes no tienen vehículo particular.

“Recibimos con mucho beneplácito el anuncio de la Bici Pública en Guadalajara, donde también en Guadalajara es el municipio más beneficiado, porque vamos a tener un buen número de bicicletas, sin duda las rutas con mayor dinamismo será en Guadalajara y la articulación que se hace de Guadalajara con Zapopan, con Tlaquepaque, con Tonalá.”, afirmó el presidente municipal de Guadalajara, Ramiro Hernández García, durante la presentación del proyecto.

El edil tapatío destacó que con el compromiso de los tres niveles de gobierno de impulsar la movilidad no motorizada mediante sistemas de transporte público como la Línea 3 del Tren Ligero, el municipio también tendrá un impacto muy importante, sobre todo, en aspectos que tienen que ver con el repoblamiento de la ciudad.

A su vez, Ricardo Villanueva Lomelí, secretario de Planeación de Gobierno del Estado de Jalisco, dio a conocer los pormenores del programa Mi Bici, el cual dijo no es un programa recreativo, sino que al paso del tiempo se tendrán que unir los municipios conurbados para hacer un sistema integral del transporte público.

(...)

Mi Bici iniciará operaciones con:

86 estaciones

860 bicicletas

Habrán pases anuales: 365 pesos

Temporales por uno, tres o cinco días (para turistas o quienes quieran probarlo)

Se inscribirán adultos y menores de edad con el aval de sus padres

Se deberá contar con tarjeta de crédito o débito

Se esperan 13 mil viajes diarios

Inicialmente se utilizará de 6:00 a 24:00 horas

Municipio de Guadalajara (2014)



Foto tomada de la pagina web www.mibici.net

Se anuncia que la segunda fase del sistema se extenderá a la zona centro de Zapopan, Tlaquepaque y la colonia Chapalita.

#Nuestrabici. También en diciembre se publica en redes sociales un comunicado de diversas organizaciones ciudadanas que sobre la preocupación de la partidización del sistema de bici pública ante las elecciones de presidentes municipales que se realizara a mediados del año 2015

A los políticos que aspiran ser candidatos en las elecciones del año 2015
A la sociedad en general

Guadalajara, Jalisco a 1 de diciembre de 2014

#NuestraBici

Las organizaciones y personas que firmamos este comunicado exigimos que el programa de bicicleta pública Mi Bici, la creación de infraestructura para usar la bicicleta como medio de transporte y en general la movilidad sustentable y la ampliación y democratización del espacio público sean una política de Estado, independientemente del partido y las personas en el gobierno.

(...)

Dejen de lucrar políticamente con lo que tanto trabajo ha costado a la ciudadanía.

(...)

Para llegar hasta lo que hoy se está logrando, los ciudadanos independientes o integrados en OSC tuvimos que organizar cientos de paseos ciclistas nocturnos, decenas de mesas de trabajo, coloquios, y simposios, varios congresos de alcance local, nacional e internacional. Hicimos incontables visitas a funcionarios públicos estatales y municipales

para dejarles materiales de estudio, explicarles conceptos o hacerles peticiones puntuales. Algunos de nosotros viajamos a las ciudades del mundo con las mejores prácticas para conocerlas directamente e integrarlas a la agenda.

Las personas que hemos promovido la movilidad sustentable lanzamos al debate público el modelo de ciudad que queremos en artículos de opinión en diarios y blogs de la ciudad. Hemos participado en programas de radio y televisión. Hemos difundido videos e imágenes en las redes sociales. Hemos hecho instalaciones artísticas. Muchos de nosotros nos hemos integrado a consejos ciudadanos de instancias municipales o estatales. También hemos organizado caminatas barriales para invitar a los vecinos a redescubrir el placer de andar por las calles y conocer la ciudad. Nuestras caminatas no solo han sido barriales, también hemos atravesado varias veces de lado a lado la ciudad para mapear centímetro a centímetro sus dinámicas urbanas y sociales. Hemos elaborado aplicaciones móviles para evaluar el transporte público y el estado de las calles.

Incluso creamos un sistema de bici pública anterior al oficial que operaba en alianza con restaurantes, cafés y tiendas de la zona centro de la ciudad. Hemos hecho campañas para aumentar la cultura de respeto en la vía pública a través de calcomanías para autos o de retos en las redes sociales.

Hemos recurrido a actos de desobediencia civil armados de brochas y pintura para crear ciclovías ciudadanas, carriles compartidos o acampando para impedir la construcción de infraestructura sin razón de ser exclusivamente para el automóvil. Clausuramos simbólicamente el Puente Atirantado el día de su inauguración oficial. Hemos circulado desnudos por las calles para obligar a que nos vean, para dejar de ser invisibles. Festejamos en las calles de mil modos el Día Mundial Sin Autos hasta que el gobierno lo instituyó en su calendario oficial. La Vía Recreativa fue iniciativa de algunos de nosotros.

Participamos en la creación de la Ley de Movilidad e introducimos en el código urbano los conceptos de ciclovía y ciclopuerto. Desde hace cinco años hemos alimentado una base de datos con los accidentes fatales que han sufrido ciclistas para encontrar patrones y así evitarlos en el futuro difundiendo información. También les hemos levantado un memorial a cada ciclista caído en las calles de la ciudad. Hemos hecho flashmobs, exposiciones fotográficas, e intervenciones.

Hemos solicitado ciclopuertos a las universidades donde estudiamos, a los centros comerciales, a los restaurantes, a los ayuntamientos. Hemos estudiado y evidenciado cómo el acceso a la vía pública es más libre siendo hombre que mujer y hemos luchado porque haya más igualdad en este punto. Hemos realizado investigaciones sobre la ciudad. Hemos hecho auditorías ciudadanas al transporte público y a las ciclovías. Durante años hemos clasificado las noticias relativas a la movilidad para comprender el nivel de penetración de nuestras ideas en los actores relevantes. En una etapa final, algunas de las personas que hicieron todo esto en la calle se integraron al gobierno como funcionarios públicos y han aportado sus conocimientos técnicos para que se lleve a cabo, por fin, con ejercicio del presupuesto y la capacidad del Estado lo que tanto impulsamos desde la ciudadanía.

Todo eso hemos hecho desde las OSC, sin embargo el trabajo de la ciudadanía va mucho más allá. Todos los días millones de personas toman su bicicleta, caminan o usan el transporte público para ir a su trabajo o volver de él. Da igual si lo hacen por necesidad o

por opción. Esas personas son las que más han hecho por la ciudad.

Por todo lo anterior, podemos decir que el sistema de bici pública debería llamarse #NuestraBici en vez de Mi Bici. El sistema de bici pública y la infraestructura que trae consigo es un logro de nosotros, de la ciudadanía, y constituye el primer gran paso dado desde el Estado para transformar la ciudad y volverla más humana, más incluyente, más limpia, más habitable. Seguramente en el futuro habrá estudiosos que escriban libros que hablen sobre cómo se transformó la ciudad por iniciativa ciudadana.

Atentamente,

RUM, red Universitaria para la Movilidad
Al CUCSH en Bici
Bicitec
UNIVA en Bici
Movilidad ITESO
MOVE
CUCSCicleta
Bicicleta Blanca
GDL en Bici
UNEDL en Bici
Ciudad Pixel
Súbete a la Ciudad
UVM Movilidad
#CaminaBarrio
CicloCUADD
Colectivo Ecologista Jalisco
Mejor Santa Tere, Barrio Unido
FemiBici
Las otras caras de la ciudad
Pedalea CUCEA
WNBR Guadalajara
Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad
ENSAMBLE
CITA
COM:PLOT
La Bicikleta.com
Ciudad para Todos
Bici10
ANEDUP

Para ver el documento completo pueden leerlo aquí:
<http://www.bici10.org/2015/01/nuestrabici.html>

Y para cerrar el año el grupo Súbete a la ciudad convoca a re-pinta ciudadana del carril preferencial en Javier Mina, pintado el año pasado.

Guadalajara, Jal., 27 de diciembre de 2014

Por medio de la presente damos a conocer a los medios de comunicación y a la opinión pública el siguiente mensaje:

El 9 de noviembre del 2013, un grupo de ciudadanos y colectivos ciclistas nos reunimos en Tetlán para crear el primer *carril de prioridad ciclista* de la ciudad. Esta acción se desprende de las necesidades que los habitantes del sector oriente de la ciudad tenemos, respecto a infraestructura, programas y políticas que incentiven el uso de la bicicleta como transporte alternativo a los automotores.

En ese entonces y ahora; exigimos a gobierno y sociedad en general:

Hagan valer nuestro carril de preferencia ciclista, y obliguen a los vehículos automotores a respetar la velocidad máxima de 30 km/hr, rebasar al ciclista cambiando completamente de carril, y haciendo alto en los semáforos detrás de las cajas de espera ciclista.

- Terminen de pintar hasta donde está marcado en el PMMUNM, involucrando a la población y los usuarios de la zona.
- Presten atención a las necesidades del peatón y del ciclista del lado oriente de la ciudad, demostrando su interés con acciones útiles, concretas y duraderas.
- Tracen más carriles preferenciales ciclistas según lo que contempla el PMMUNM, a lo largo de toda la ciudad, sin distinción de municipios.
- Inviertan los recursos económicos necesarios en la construcción de ciclovías segregadas y carriles compartidos, educación vial y campañas de prevención de accidentes que incluyan a peatones y ciclistas como estrategia para el desarrollo de una movilidad sustentable en la zona metropolitana.

(...)

Durante este año, *Súbete a la ciudad* realizó un nuevo conteo ciclista en mayo; donde registramos un incremento del 10% (700 usuarios en el 2013; 775 en el 2014). Además, junto con otros colectivos e instituciones, hemos colaborado en la formación del *Consejo Ciudadano de Movilidad No Motorizada del Estado de Jalisco*, y llevado a cabo acciones de difusión y socialización del uso de carriles de preferencia ciclista.

Hoy, después de 14 meses, repintamos 6 kilómetros de la tercera arteria más importante para el Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada; recordamos que la ciudad se construye en colectivo y recreamos el futuro de todos.

Sirva de ejemplo nuestro trabajo para dejar en claro a la ciudadanía, a las autoridades y sobre todo a la Secretaría de Movilidad, que voluntad y un mínimo orden es lo que principalmente se requiere para generar los cambios que necesitamos en materia de movilidad.

Súbete a la ciudad (2014)

Documento completo en <https://cronicadesociales.org/2014/12/27/boletin-de-prensa-carril-de-preferencia-ciclista/>

El 19 de Enero 2015 los grupos GDL en bici, Femibici y la Red Universitaria para la Movilidad (RUM) hacen entrega de una carta al gobernador del Estado de Jalisco dentro de la campaña nacional “Hazla de tos” de la Bicired donde se pide:

(...)

En la Zona Metropolitana de Guadalajara, los principales temas que esperamos ver en la agenda gubernamental son:

- Un plan a mediano y largo plazo para la creación de infraestructura ciclista desde un esquema de coordinación metropolitana donde todos los municipios que integran ésta ciudad estén presentes.
- Integración de la bicicleta y el sistema de bicicleta pública con otros medios de transporte como el Sistema de Tren Eléctrico Urbano, Macrobús y unidades del transporte público para acceder a un transporte intermodal. Incentivando a que cada vez más personas inicien o completen sus traslados por medio de la bicicleta.
- Campañas de educación vial basadas en la pirámide de movilidad donde se da prioridad al peatón, ciclista, transporte público y automóvil, en ese orden.
- Diseño, ejecución y seguimiento de políticas públicas encaminadas a reducir la contaminación del aire. Tomando en cuenta que se han presentado diversas inversiones térmicas durante los últimos días del año 2014 y los primeros del presente año.
- Etiquetar partidas presupuestales encaminadas a consolidar el Sistema de Monitoreo Atmosférico existente que opera la Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Territorial en aras de recabar diagnósticos certeros sobre la calidad del aire en la ZMG y al interior del Estado de Jalisco.
- Que no se deje de invertir el 30% de los recursos etiquetados desde el Fondo Metropolitano Federal para la movilidad no motorizada.

Finalmente, esperamos que las políticas públicas enfocadas al uso de la bicicleta como medio de transporte sigan siendo parte de su agenda hasta el término de su gestión.

(GDL en bici, 2015)



Fuente: www.gdlenbici.org

El 23 de enero empiezan las obras en la zona centro de Zapopan para la instalación del sistema de bici pública Mi Bici.

Para el mes de febrero el director del Instituto de movilidad y transporte de Jalisco anuncia el compromiso de hacer una red de 200 kilómetros

Hemos estudiado ampliamente desde el punto de vista técnico, social y económico, cuál sería la red más importante a impulsar y hemos determinado estos 200.8 kilómetros. Está ruta (Tridente) está incluida para este año, ya autorizada por el Consejo de la Zona Metropolitana”. Se calcula que los recursos provenientes del gobierno federal podrían llegar a Jalisco entre octubre y noviembre y a partir de ahí, arrancarían las obras. Mario Córdova (Pérez, N. 2015).



Fuente: www.udg.mx

La Universidad de Guadalajara lanza el concurso de foto “Sobre ruedas” con el objetivo “que los participantes reflejen en una fotografía los beneficios y ventajas de utilizar la bicicleta en el ámbito urbano” (Romero, F. 2015) . Además entrega un reconocimiento a algunos grupos que realizan recorridos nocturno por su actividad.

El jefe de la Unidad de Transporte Universitario, José Daniel Vargas del Toro, felicitó a los ciclistas que participan en los recorridos nocturnos que realizan, en fomento de la cultura del ciclismo en los tapatíos.

“Más que una actividad deportiva es una forma de vida. Estamos convencidos de que este tipo de eventos logrará educarnos a través del deporte y la convivencia”. Vargas, D. (2015).

Varios integrantes de los colectivos de GDL en bici, Femibici y la Red Universitaria para la Movilidad (RUM) asisten al



Fuente: Fanpage Foro Mundial de la Bici

Cuarto Foro Mundial de la bici realizado en Medellín, Colombia. Realizan varias presentaciones sobre lo que pasa en la ciudad de Guadalajara con el tema de la bici y la sociedad civil.

Y finalmente para este mes el Centro Universitario de Ciencias Administrativas y Económicas (CUCEA) de la Universidad de Guadalajara presenta el Observatorio académico de políticas públicas, el cual evaluara el desempeño de las políticas publicas en el Estado de Jalisco de acuerdo al plan estatal de desarrollo entre ellas el tea de entorno y vida sustentable.



Foto tomada del Fanpage de Facebook de la organización Cámara Rodante

El 11 de marzo muere atropellado Don Gus, integrante de Rodantes Nocturno y colaborar de varios recorridos nocturno, parte del movimiento ciclista.

Para los siguientes días se realizan varias rodadas en memoria y en

demanda de mejorar la seguridad de las personas que andan en bici en la

ciudad.

Se emiten dos cartas en redes sociales y medios de comunicación:

Guadalajara, Jalisco a 16 de marzo de 2015

Aristóteles Sandoval
Gobernador de Jalisco
Mauricio Gudiño
Secretario de Movilidad
Mario Córdova España
Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco
Luis Carlos Nájera
Fiscal General del Estado

La hostilidad en las calles, la falta de infraestructura, la falta de certeza jurídica, así como la falta de programas y campañas sobre cultura y educación vial, han convertido a los automóviles en armas de 1 o 2 toneladas que amenaza el derecho humano a desplazarnos

por nuestros propios medios (a pie o en bicicleta).

El pasado 11 de marzo se nos arrebató a la comunidad ciclista la vida de un gran amigo, Gustavo Berlanga Sánchez “Don Gus” quien fue atropellado a bordo de su bicicleta.

El corazón aún dolido, aún extrañando, aún sin encontrar consuelo, cuando la mañana del sábado Myrna Zazueta Padilla es la siguiente víctima, impactada por una unidad de transporte público, de aquellas supuestas “certificadas” por Secretaría de Movilidad.

Sin embargo, estos no son hechos aislados, ya que son 165 compañeros y compañeras caídos desde el 2009 a la fecha, donde en repetidas ocasiones hemos solicitado acciones concretas por parte de las instancias gubernamentales pertinentes para que nos sean ofrecidas condiciones seguras de traslado a todos los ciclistas.

Queremos recordarle al Gobierno del Estado de Jalisco que la Movilidad es un Derecho Humano, el cual le genera al estado obligaciones de promoción, respeto, protección y garantía de su cumplimiento, por lo que, para su consolidación, las campañas y programas respecto a ella deben acompañarse de:

- * El diseño, planeación, instrumentación y evaluación de un Plan de Movilidad que desarrolle un sistema integral de Movilidad.
- * El reconocimiento y estímulo de la participación ciudadana en la toma de decisiones que incidan en la Movilidad.
- * El facilitar a los tres niveles de gobierno, que respetando las soberanías, se propicie la configuración de una visión global respecto al tema.
- * Dotar a la infraestructura de la Movilidad de un sentido facilitador para el movimiento de personas y bienes.
- * Mantener a cargo del Estado la supervisión del Transporte Público y Concesionado, que garantice los fines de la Movilidad.
- * Derivado de reconocer la importancia de la Movilidad como un detonador de desarrollo económico ofrecer a los concesionarios, la certidumbre jurídica que demanda el sector.
- * Impulsar la conectividad multimodal de la Movilidad.
- * Generar, impulsar y fomentar una cultura cívica en la materia que aliente la corresponsabilidad social.
- * Instrumentar esquemas de financiamiento para dotar a la Movilidad de características de sustentabilidad y sostenibilidad.

Queda claro que hoy nos faltan 165 compañeros y compañeras, ya que no se está cumpliendo con dichas obligaciones, y la ausencia de éstas continuará incrementando los decesos.

Hoy levantamos la voz, una vez más, ante un sistema ineficaz que no otorga seguridad ni garantías, ante un sistema indiferente al derecho a la movilidad y a la vida, e incapaz de otorgar y garantizar los derechos individuales y sociales. Hoy responsabilizamos de manera directa al Estado, incluidos su Secretario de Movilidad, su Directora de Seguridad Vial y su Coordinador de Proyectos de Movilidad no Motorizada por estos decesos, por su falta de compromiso ante acciones que pudieron haberlos protegido. Por lo que solicitamos que a falta de cumplimiento en sus labores y a la ley, sean destituidos de sus cargos Mauricio Gudiño Coronado, Ana Laura Chávez Velarde y Felipe Reyes Lara, con los cargos mencionados anteriormente, por la ineptitud demostrada al frente de la Secretaría de Movilidad. Así mismo solicitamos una audiencia con el Gobernador del Estado.

De la misma manera, solicitamos al Poder Legislativo del Estado de Jalisco que, en caso de existir, quiten la veda electoral sobre la reciente propuesta de #BiciLey, dado que la misma fue estructurada por ciclistas urbanos conscientes de sus necesidades en las calles. Es imperativo que, de manera urgente, las modificaciones a la ley de movilidad en las que trabajamos numerosos colectivos ciclistas se aprueben de inmediato para que las campañas de educación vial se ajusten a ella y al reglamento actualizado.

En esta misma línea, cabe señalar que el Observatorio de Movilidad y Transporte Público del Estado ha emitido una serie de recomendaciones que esperamos sean acatadas en su brevedad.

Nuevamente emitimos la recomendación de un programa de capacitación desde el nivel preescolar hasta las universidades, en tema de cultura vial, respetando al peatón, las señales de tránsito, al conciudadano en sus derechos y obligaciones de uso de las vías de tránsito; así como, la exigencia de la misma capacitación para recibir la licencia de motociclista, automovilista y chofer en cualquiera de sus modalidades.

Ante los hechos ocurridos recientemente, y sabiendo que no ha habido consecuencias acordes a las faltas, le solicitamos a la Fiscalía del Estado que las averiguaciones previas sean correctamente integradas para que el castigo sea el correspondiente; nos indigna pensar que nuestras vidas valen sólo una fianza y el responsable pueda volver a incurrir en ciertas faltas que pongan en riesgo a otros actores de la movilidad en la ciudad.

Los ciclistas hemos demostrado que somos visibles, que cada día somos más y que también se deben cumplir nuestras garantías individuales así como nuestro derecho a la vida.

Los grupos aquí firmantes no estamos dispuestos a dar un paso atrás y esperamos una urgente respuesta a nuestras solicitudes y demandas.

¡¡NI UN CICLISTA CAÍDO MÁS, NI UNA BICI BLANCA MÁS!!

POSICIONAMIENTO POR UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA

Guadalajara, Jalisco, 18 de marzo de 2015
Mtro. Jorge Aristóteles Sandoval Díaz
Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco

Presente

En su calidad de titular del Ejecutivo estatal, le participamos nuestro posicionamiento por las lamentables pérdidas humanas de los últimos días en el espacio público en la Zona Metropolitana de Guadalajara:

Nos unimos y deliberamos movilizados por el dolor, el hartazgo de escuchar promesas e indignados por las lamentables pérdidas del ciclista Gustavo Berlanga Sánchez, de la empresaria y homeópata Myrna Zazueta Padilla, de la maestra Martha Hernández Morales... estas últimas, 2 de las 10 víctimas del transporte público de este año, a quienes se suman 9 ciclistas parte de los 165 que han muerto del 2009 a la fecha y que son de las más de 1000 personas que mueren en Jalisco cada año en accidentes viales.

Guadalajara es, como metrópoli, la de más siniestros viales en el país, y el problema no apunta a reducirse, sino lo contrario. Estamos a un año del atropello por un camión urbano a veinte estudiantes de la Universidad de Guadalajara donde perdió la vida Fernanda Vázquez, lo que dio pie a fuertes movilizaciones civiles de las que nació, bajo su mandato, señor Gobernador, el Observatorio Ciudadano de la Movilidad y del Transporte Público, hasta hoy poco o nulamente atendido. **¡Ya basta de esta estructura de poder sindical y del régimen mafioso de concesiones que nos tienen rotos, paralizados y temerosos en Guadalajara!**

Resulta indignante no hacer nada frente a tanto dolor. La negligencia oficial ante la violencia de camioneros y automovilistas contra peatones, ciclistas y usuarios en general del espacio público, debe terminar.

Por todo esto, las organizaciones reunidas le demandamos lo siguiente:

- En lo inmediato, garantizar la justicia en los homicidios de Gustavo Berlanga Sánchez, de Myrna Zazueta Padilla y de Martha Hernández Morales, sancionando con el máximo rigor de la ley a los responsables directos, y con sanciones administrativas a los indirectos, a la vez que reparar el daño vía apoyo económico, legal y psicológico para sus familias.
- Como prioridad para pacificar nuestras calles y respetar la memoria de tantas víctimas: el cumplimiento de las 37 recomendaciones emitidas ya por el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público. Especialmente las recomendaciones 2 (Sistema de Prepago), 20 (Comisión de tarifas) y 22 a 24 (Condiciones laborales de los choferes). Urge un cronograma -de acceso público- que detalle las fechas límite del cumplimiento de cada recomendación, la persona o institución responsable, los recursos que se destinarán para ello y la penalización en caso de no cumplir con dicha fecha. No aceptamos promesas abstractas, nuestras vidas no pueden quedar en juego, requerimos acciones contundentes que den certeza a los cambios que demandamos.
- Los servidores públicos que irresponsablemente han abandonado en sus escritorios la Normativa Técnica de Ciclovías, el Manual del Ciclista Urbano y las reformas al Reglamento de Movilidad deben asumir la prioridad de darles salida inmediata. La llamada #Biciley, iniciativa del diputado Miguel Castro, con reformas a la Ley de Movilidad, al Código Urbano y al Código Penal del Estado, fue turnada a la Comisión de Vialidad, Transporte y Comunicaciones del Congreso del Estado el 28 de octubre de 2014 para ser vergonzosamente olvidada. Nuestro llamado incluye por tanto al Poder Legislativo.
- Dotar de mayor presupuesto y capacidad real de acción al Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco para ejecutar acciones a favor de la movilidad no motorizada. La dependencia encargada del diseño de la infraestructura ciclista opera con lo mínimo, y eso refleja cuánto le importa a la actual administración la promoción del uso de la bicicleta.
- Establecer una estrategia seria, articulada, con presupuesto y responsables en materia de Educación para la Movilidad Sustentable y Cultura Vial. Comenzar sin demoras con una campaña permanente que fomente la educación de la ciudadanía de Jalisco en el respeto a todos los usuarios del espacio público, en especial a los más vulnerables: personas con discapacidad, peatones y ciclistas.

Estamos dispuestos a seguir colaborando con las autoridades en proyectos que favorezcan una movilidad incluyente, segura y sustentable, solamente si existen pruebas tangibles de que la contraparte gubernamental asume su responsabilidad sin pretextos, como administradora del presupuesto generado por la ciudadanía vía impuestos y como salvaguarda del bienestar de la sociedad. De lo contrario, generaremos acciones de

protesta más radicales hasta que nuestros derechos sean una realidad.

FIRMAN:
Al CUCSH en Bici
Bici Blanca
Bicitec
Bici10
CICLOCUAAD
Ciudad para Todos
Colectivo Ecologista Jalisco, A.C.
CUCSCICLETA
Federación de Estudiantes Universitarios (FEU)
Femibici
Frente Común de Usuarios y Operadores
Gdl en Bici
Movilidad ESARQ
Movilidad ITESO
Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad
Paz Vial
Red Universitaria para la Movilidad
Súbete a la Ciudad
UNEDL en Bici
Univa en Bici
Víctimas de violencia vial A.C.

Este año son elecciones para presidentes municipales para el área metropolitana y para abril empiezan los candidatos y candidatas a realizar acciones de proselitismo. Para abril el candidato Alfonso Petersen por el Partido Acción Nacional presenta sus propuestas sobre las acciones en movilidad no motorizada para el Municipio de Guadalajara:

Aquí el plan de Movilidad no Motorizada:

1. Su plan se basa en estudios urbanos, viales y sociales que elaboró la SEDEUR durante la administración 2007-2013; el candidato señaló que no busca inventar el hilo negro, 'es necesario impulsar las políticas que han tenido un buen resultado'.
2. Propone la construcción de más ciclovías que cumplan con los requisitos de seguridad para los peatones y los ciclistas.
3. El programa abarcaría acciones para los peatones y personas con discapacidad.
4. A través de incentivos se buscará que empresarios construyan ciclopuestos dentro de las plazas comerciales y en los estacionamientos públicos.
5. De ganar la elección, pondrá en marcha el programa 'A la Escuela en Bici'.
6. Que se imparta un programa de educación vial a las personas que vayan a tramitar su licencia de manejo, con el fin de que conozca la vulnerabilidad que se tiene al andar en transporte no motorizado.
7. Pugnar por leyes de protección al ciclista, además se modificará el Reglamento Municipal para sancionar a los automovilistas que invadan la ciclovía.
8. Propone reforzar el programa de Mi Bici
9. Además se ampliará la Vía RecreActiva, así como recuperar los parques y espacios verdes.

10. Los ciudadanos participarán activamente para resguardar el espacio público destinado a la movilidad no motorizada.

Larios, R. (2015)

En marzo inicia una campaña en redes sociales y en la calle sobre temas para mejorar la seguridad en las calles por parte del grupo Paz vial.



Fuente: Fanpage Paz vial



Foto tomada del Fanpage de Facebook de la organización Paz vial



Fuente: Fanpage Paz vial

Para el 19 de abril que se celebra el “Día internacional de la bici”, GDL en bici en conjunto con el ITESO se realizan diversas actividades:

- Mega rodada al ITESO
- Proyección del documental Bikes vs cars en el marco de la gira AMBULANTE
- Taller de mecánica
- Misa por los ciclistas muertos en las calles

- Rodada para conocer el centro histórico de Guadalajara.
- Proyección de cortos sobre ciclismo extremo (Fixie)



Archivo propio

Además otros grupos realizan actividades;

- Femibici organiza un recorrido en bici celebrando el 19 de abril
- Grupos de la Bicired (GDL en bici, Femibici y la RUM) invitan a niños y niñas a pintar como sería su ciudad en bici en un espacio público.
- Paz vial realiza una pega de calcomanías en coches sobre temas de educación vial y el respeto al ciclista en algunos cruceros de la zona centro de

Guadalajara.

La Red Universitaria para la Movilidad (RUM) realiza un ciclo de conferencias llamadas DIME: Tráfico para los días 21 y 22 realizados en tres centros universitarios: ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara, Escuela Superior de Arquitectura y Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades.

Es por esto que el objetivo de los DIME es fomentar en las universidades el diálogo y la reflexión en torno a la movilidad, para que los futuros líderes, profesionistas y ciudadanos conozcan diferentes modelos de desarrollo urbano centrados en la equidad y en la sostenibilidad. (RUM, 2015)



Fuente: Fanpage Bici blanca

Para el 27 de abril el grupo Bici blanca organiza y convoca a varios grupos a una actividad de rodar 24 horas seguidas fuera del congreso llamado 24 horas por tu compromiso.

Después de rodar 24 horas hacen entrega al gobernador del Estado

de Jalisco una carta con las siguientes demandas:

Por todo esto, las organizaciones convocantes a esta manifestación: **24 HORAS POR TU**

COMPROMISO. NI UNA BICICLETA BLANCA MÁS le demandamos una vez más:

- Sancionar con el máximo rigor de la ley a los responsables directos de estos homicidios en contra de ciclistas, y con sanciones administrativas a los responsables indirectos, además de reparar el daño a sus familiares vía apoyos económicos, legales y psicológicos.
 - Pacificar el tránsito en las calles y avenidas de Guadalajara, cumpliendo cabalmente las 37 recomendaciones emitidas por el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte Público, especialmente aquellas relacionadas con el transporte público: No. 2 (implementar de manera inmediata el sistema de prepago), No. 20 (integración de la Comisión de Tarifas en el Congreso del Estado), No. 22 (otorgar a los choferes del transporte público un salario fijo, digno y con todas las prestaciones y seguridad social acorde al sueldo real) y No. 24 (asegurar que los operadores laboren no más de ocho horas diarias y que cuenten con periodos para ir al baño y tomar sus alimentos). Igualmente, volvemos reiterarle nuestra demanda para que establezca un cronograma -de acceso público- en el que se detallen las fechas límite del cumplimiento de cada una de las recomendaciones, la persona o institución pública responsable de su cumplimiento, los recursos que se destinarán para ello y la penalización que se aplicará en caso de no cumplir con tales compromisos y fechas.
 - Dar salida inmediata a documentos tales como la Norma Técnica para la Construcción de Ciclovías, el Manual del Ciclista Urbano y las reformas al Reglamento de Movilidad, que resultan fundamentales para la seguridad vial de todas y todos los jaliscienses.
 - Asignar el presupuesto necesario al Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco y dotarlo de las capacidades reales que le permitan ejecutar las acciones que requiere el impulso de la movilidad no motorizada en esta zona del país.
 - Acelerar el proceso para la puesta en marcha de una estrategia articulada e integral, con presupuesto y responsables claramente definidos, en materia de Educación para la Movilidad Sustentable y la Cultura Vial.
- Bici Blanca (2015)

Bicinema en el mes de mayo realiza una serie de recorridos y diálogos con 3 candidatos para la presidencia del municipio de Guadalajara y un candidato independiente al congreso del estado.



Fuente: Fanpage de Facebook de la organización Bicinema

El 18 de mayo inicia en operaciones el sistema de bici publica “Mi bici” en la zona centro del municipio de Zapopan.

Para junio se realiza la rodada al desnudo en colaboración con el grupo Bici Blanca, en esta ocasión el recorrido para por casa Jalisco e



**WORLD
NAKED
BIKE
RIDE**
GUADALAJARA

Fuente: Fanpage de Facebook de la organización WNBR Guadalajara

instala una bici blanca además de entregar una carta al gobernador del Estado.

Con los mensajes:

- Protestar y crear conciencia al fomentar el uso de la bicicleta como un transporte sustentado en la energía y locomoción humana.
- Una visión al mundo de que la bicicleta es un medio de transporte libre de contaminantes, segura, benéfica para el cuerpo y la salud.
- Desnudos ante el tráfico por nuestra seguridad y menos muertes en las calles
- ¡Ni una bicicleta blanca más!

Para julio varios grupos solicitan la renuncia del secretario de movilidad del Estado de Jalisco y solicitan que la persona en el cargo tenga un perfil técnico.

¿BAJO QUÉ CRITERIOS DESIGNARON AL NUEVO SECRETARIO DE MOVILIDAD?

	PERFIL TÉCNICO	SERVANDO SEPÚLVEDA
—Estudios en temas de movilidad y transporte	✓	✗
—Experiencia en proyectos técnicos de movilidad y transporte	✓	✗
—Experiencia desarrollando políticas públicas de movilidad y transporte	✓	✗
—Conocimiento de la problemática de movilidad y de posibles soluciones	✓	✗
—Especialidad en derecho penitenciario	✗	✓

Logos: REMOVILIDAD, GOL, CIUDAD PARA TODOS, Bici ID, Movilidad P2GO, RUM

A la opinión pública:

En días anteriores organizaciones civiles y la ciudadanía exigieron contundentemente la necesidad de tener una Secretaría de Movilidad dirigida por una persona con experiencia y con profundo conocimiento técnico para afrontar con responsabilidad y eficacia la problemática de movilidad en la que nos encontramos.

Desde la Red Universitaria para la Movilidad nos sumamos y exigimos que se dé una respuesta que demuestre la voluntad de querer solucionar el gran problema de movilidad que tenemos, tomando la decisión adecuada que tanto necesita la ciudad para lograr una movilidad integral, sustentable, sana e incluyente.

Fuente: RUM

La ciudadanía y las organizaciones hemos avanzado mucho, sin embargo, ahora le toca a usted dar el siguiente paso, debe garantizar que las decisiones en materia de movilidad urbana se tomen con sustento científico y técnico. Le garantizamos que de ser así no lo dejaremos solo.

Atentamente.

Red Universitaria para la Movilidad
#SemovTécnica

Se anuncia por parte del candidato ganador al municipio de Guadalajara en las

elecciones que se crea la dirección de movilidad y se anuncia que su director es Mario Silva, integrante del Colectivo Ecologista Jalisco y de varios espacios de incidencia política en el tema de movilidad sustentable.



Fuente: Fanpage de Facebook de la organización Paz vial

Metropolitano en bici.

En agosto la Alianza de Camioneros de Jalisco firma el “Pacto por la movilidad” con otras organizaciones civiles donde se contemplan 5 ejes de trabajo que son: Movilidad incluyente y Sustentable, Calidad de Vida Para Las Personas, Seguridad En Los Sistemas de Transporte,

Tecnología y Medio Ambiente. Entre las organizaciones que firman están Paz vial y

La secretaria de medio ambiente y desarrollo territorial presento un informe de que en Jalisco la contaminación del aire mata al menos 660 personas al año y que los gastos en salud es de por lo menos 206 millones 260 mil pesos a causa de la contaminación atmosférica.

Para septiembre de este año se vuelven a realizar diversas actividades convocadas por diversos grupos, como:

- Camina barrio, se invita a las personas a caminar y descubrir un barrio de forma peatonal.
- La rodada en bici por el día internacional sin auto, se invita a rodar por las calles y tomarlas.
- Se realiza el Reto sin auto 2015, donde se invita a las personas pero también a lideres de opiniones, políticos, para que dejen el coche por un día.
- Y se hace una intervención callejera donde se pintan varios pasos peatonales en la ciudad.



Fuente: Fanpage de Facebook del Colectivo Ciclista Jalisco



Fuente: Fanpage de Facebook de la organización Subete a la ciudad



Fuente: Fanpage de GDL en bici

En octubre se realiza el Bike bike en la ciudad de Guadalajara, este es una reunión internacional de grupos que promueven la bici como medio de transporte y realizan proyectos de incidencia en barrios y colonias. Se realizan 3 días de talleres, charlas para el intercambio de experiencias.



Fuente: Fanpage de Camina Barrio



Fuente: www.gdlenbici.org

Para finales de octubre e inicios de noviembre se realiza el octavo congreso nacional e

ciclismo urbano en la ciudad de León, Guanajuato y en ese evento se hace entrega el premio ciclociudades donde a la ciudad de Guadalajara se le entrega por la ciudad que más avanzo en el tema en el año 2014.



Archivo propio

En noviembre se realiza el foro “Retos y realidades hacia una nueva movilidad metropolitana” en el ITESO y Bici Blanca publica el video haciendo una critica al premio que gano Guadalajara de ciclociudades.

Guadalajara ganó el Premio Ciclociudades 2014. Pero... ¿Ganamos? No hay ni educación, ni respeto, ni infraestructura, no se hace cumplir la ley y seguimos muriendo en la calle. En 2015 ya van 27 ciclistas muertos. Gracias ITDP, pero falta mucho. #BiciBlanca #NiUnaMás 39 puntos de 100 (Bici blanca, 2015)



Fuente: Fanpage Bici blanca

Y para cerrar el año se convoca a una rodad en memoria de Don Gus donde se exige justicia por su muerte.



Fuente: Cámara Rodante

Reporte de trabajo de campo

El reporte de la investigación esta compuesto de dos partes, en el primero se hace un análisis de la línea del tiempo tomando en cuenta los comunicados, notas de periódico, invitación de acciones y la segunda es el análisis de una serie de preguntas a actores clave que se seleccionaron en el análisis de la línea del tiempo tomando en cuenta su participación en las acciones y su posición en cargos clave de trabajo referente al tema.

Análisis de línea del tiempo

Las acciones realizadas en el espacio temporal de análisis fueron diversas, en un inicio las acciones se centraron en la divulgación de información (beneficios del uso de la bici) por medio de proyección de videos, publicación de revistas y comunicados sobre postura, campañas de pega de calcomanías. Fue evolucionando al empezar la participación en foros, realización de talleres, charlas informativas y congresos. A la par se inicio una reapropiación de espacios públicos por medio de paseos en bicicleta, manifestaciones lúdicas con un mensaje critico que también fue evolucionando a un urbanismo táctico² con la puesta en marcha de la construcción de ciclovias por parte de la ciudadanía además de la instalación de objetos que denunciaban la inseguridad del espacio público como las bicis blancas y otro eje de trabajo que inicio fue la participación ciudadana en consejos ciudadanos o con gobiernos, donde se inicio la vinculación con otros actores de la sociedad civil organizada así como con autoridades o representantes de gobiernos .

Un primer análisis para entender el trabajo de los actores que trabajan en el tema, es agrupar o clasificar las actividades que por el actor que las convoco o realizo:

1. Acciones ciudadanas
2. Acciones de universidades o instituciones educativas

² Un urbanismo que se piensa y despliega a pequeña escala y a nivel de calle. La ciudad construida paso a paso, cuadra por cuadra: más que como sistema ordenado, racional y controlado, el espacio que se construye a través de pequeños encuentros, acciones y colisiones entre necesidades, intereses y deseos. El urbanismo táctico lo conduce la ciudadanía, creando nuevos espacios públicos a través de su involucramiento activo y por lo general espontáneo. Laboratorio de la ciudad (<http://labcd.mx/urbanismo-tactico/>)

3. Acciones de gobierno
4. Acciones de empresas o despachos
5. Acciones de partidos políticos o integrantes de partidos políticos (en particular diputados/as del congreso del Estado de Jalisco)

Otro elemento a analizar es el discurso, al inicio del 2007 un elemento de visibilizar principal fue hacer frente a la contaminación ambiental y buscar la seguridad de las personas que usan la bici en las calles. Pero desde 1980 ya se hacia mención de los problemas de contaminación del aire y en 1986 el Movimiento Bicicletero Guadalajara ya hablaba de los beneficios del uso de la bici: “no requiere combustible, es económica” y la solicitud de espacios físicos en al ciudad como ciclopuestos y modificaciones al reglamento vial de esa época.

El 2007 se habla de retomar espacios: “La intención del paseo popular ciclista es que retomemos los espacios que nos pertenecen” (Delgado, M. 2007) y de actividades organizadas de forma lúdica y pacífica desde la organización ciudadana más allá de la vía recreativa, “¿por qué no hacer entonces algo divertido que se diferencie de la vía recreativa (para darle un enfoque ciudadano) y de cualquier evento controlado por las instituciones?” (Delgado, M. 2007). Estas fueron algunas bases que tienen los actuales paseos o acciones de los grupos ciclistas y actores diversos que buscan un cambio en la forma de movernos en al ciudad.

Para la primera acción de GDL en bici el 22 de septiembre de 2007 se sumó la frase: “¿Te imaginas un día sin autos?”. Los imaginarios sociales sobre la ciudad se evocan, la búsqueda de resignificar nuestro entorno urbano, y fueron una base recurrente en otras acciones: “Con esto se pretende fomentar el uso de la bici a través de diversas imágenes en torno a este amable medio de transporte” (GDL en bici. 2009); “Por lo visible entre lo invisible...” (Ciudad para todos. 2009). Se buscó posicionar la imagen de una ciudad diferente, una con menos coches y con movilidad más accesible para otros medios de transporte como la bici.

Se empezó a criticar el modelo de desarrollo y planeación de la ciudad de los gobiernos municipales y estatal, además se mencionó la necesidad de estrategias articuladas y planeadas para la construcción de ciudad, “una serie de torpezas por una vialidad incluyente (...) muchos seguiremos exigiendo lo que ya es emergente en el desarrollo de la ciudad (...) un Plan de movilidad Urbano Sustentable para los próximos 5 años” (Casarín, K. 2007).

Las acciones eran para buscar espacios de aprendizaje organizados desde la sociedad civil y fomentar la convivencia para compartir saberes, además de ver la ciudad desde otra perspectiva “(RE)correr la ciudad de borde a borde, de forma que la (RE)conozcamos y la (RE)valoremos” (Reyes, F. 2008).

Se empiezan a hablar de política pública, de movilidad sustentable, desarrollo de vías ciclistas y peatonales, así como el diseño y planeación de la ciudad desde la participación ciudadana. Algo a destacar es que el tema peatonal y del uso de la bici como medio de transporte estuvieron y están ligados. Como ejemplo:

1. Impulsar una política de movilidad urbana sustentable que equilibre el espacio del peatón y del ciclista con respecto al transporte motorizado.
2. Desarrollar una red de vías ciclistas y peatonales que se integren al sistema de movilidad urbana en ocho municipios de la metrópoli.
3. Generar los estándares de diseño de las redes peatonales y ciclistas.
4. Atender la necesidad de accesibilidad de los ciudadanos que procure alternativas de transporte seguras, equitativas e incluyentes.
5. Promover la movilidad no motorizada entre el mayor número de ciudadanos, organizaciones civiles, instituciones y empresas. (ITDP México, enero de 2009).

Las acciones de los grupos han buscado fomentar la participación ciudadana para que las personas sean parte del cambio de la ciudad, bajo la idea de que la ciudad la hacemos todas y todas.

no importa ser muchos sino tener la conciencia de cambio, de mejorar las condiciones en nuestra ciudad y a su vez nuestro mundo, esos pocos serán l@s que siembren la semilla de un mejor futuro, no solo para la bici sino en todos los aspectos de su entorno. (Bici 10. 2009).

Las acciones ciudadanas callejeras promueven interacciones simbólicas a través de los elementos que están en la ciudad. La acción Bici blanca, que consiste en instalar bicis pintadas de color blanco donde mueren ciclistas por accidentes, manda un mensaje contundente: “por eso este acto cargado de simbolismo al colocar esta bicicleta fantasma aquí es (...) sino para que permanentemente nos estemos cuestionando y recordando que tenemos una responsabilidad colectiva, tanto autoridades como ciudadanía” (Esquivel, P. 2009). Se realizaron varias ciclovías ciudadanas o carriles compartidos y se intervinieron dos automóviles para hacer “autos maceta”, así como un una especie de monumento a la bici, con el mensaje de cómo hacer frente a los problemas causados por el coche con este vehículo ayuda: un auto menos.

Algo que se reivindica en las acciones es la búsqueda de una ciudad más humana, a escala humana, donde vaya mejorando la calidad de vida y el grado de satisfacción de vivir en ella: “El objetivo fue realizar un foro en donde expertos, nacionales e internacionales, intercambiaran experiencias e iniciativas que promueven el uso de la bicicleta, generando nuevas alternativas en el sistema de movilidad, mejorando la calidad de vida de los habitantes de las zonas urbanas” (GDL en bici, 2009).

Una característica de las acciones ciudadanas es que se realizan en muchos casos en bloque donde también se suman actores que buscan un cambio por la seguridad vial o una mejora al transporte público. Las dinámicas de acción se realizan en conjunto o interactuando entre los diversos actores. Grupos ciudadanos con academia o universidades, grupos vecinales, con empresas, gobiernos o políticos y en ocasiones interactúan estos actores sin grupos ciudadanos.

Un caso a destacar por esta vinculación fue el caso de la vía express, un proyecto que tenía la intención de construir un paso elevado para automóviles por donde van las vías del tren en av. Inglaterra, pagando una cuota. En esta ocasión se hizo una sinergia ciudadana con cámaras de empresarios vecinos, universidades y líderes de opinión que terminó cancelándose el proyecto.

Se empezaron a posicionar en la ciudad dos fechas importantes para la movilidad en bici: el 22 de septiembre, día internacional sin auto y el 19 de abril, día internacional de la bici. Grupos ciclistas y Verónica Delgadillo, del partido político Movimiento Ciudadano, logran que se apruebe el día estatal sin auto.

Bajo dinámicas de contraloría social se ha dado seguimiento a proyectos para la transparencia de sus fondos:

Como prioridad para pacificar nuestras calles y respetar la memoria de tantas víctimas (...). urge un cronograma -de acceso público- que detalle las fechas límite del cumplimiento de cada recomendación, la persona o institución responsable, los recursos que se destinarán para ello y la penalización en caso de no cumplir con dicha fecha.

Estamos dispuestos a seguir colaborando con las autoridades en proyectos que favorezcan una movilidad incluyente, segura y sustentable, solamente si existen pruebas tangibles de que la contraparte gubernamental (Posicionamiento por una movilidad sustentable, varios grupos, 2015).

El tema del derecho a la ciudad se ha estado posicionado como una necesidad para moverse en bicicleta. Un ejemplo de esto es la carta titulada “Los ciclistas tienen derecho al respeto, al cuidado, a la vida, a desplazarse con su propio cuerpo como motor” :

La hostilidad en las calles, la falta de infraestructura, la falta de certeza jurídica, así como la falta de programas y campañas sobre cultura y educación vial, han convertido a los automóviles en armas de 1 o 2 toneladas que amenaza el derecho humano a desplazarnos por nuestros propios medios (a pie o en bicicleta) (...)

Queremos recordarle al Gobierno del Estado de Jalisco que la Movilidad es un Derecho Humano, el cual le genera al estado obligaciones de promoción, respeto, protección y garantía de su cumplimiento, por lo que, para su consolidación, las campañas y programas respecto

(...)

Hoy levantamos la voz, una vez más, ante un sistema ineficaz que no otorga seguridad ni garantías, ante un sistema indiferente al derecho a la movilidad y a la vida, e incapaz de otorgar y garantizar los derechos individuales y sociales.

(...)

Los ciclistas hemos demostrado que somos visibles, que cada día somos más y que también se deben cumplir nuestras garantías individuales así como nuestro derecho a la vida (Carta al gobernador Aristóteles Sandoval del 16 de marzo de 2015, Colectivo Ciclista Jalisco).

Al final del tiempo analizado se empieza a posicionar con fuerza el tema del transporte público en el discurso de los grupos ciclistas, sumando al que existía en torno a la movilidad peatonal y se sigue posicionando el gasto del 30% del fondo metropolitano para movilidad peatonal y ciclista incluyendo el transporte público:

- Integración de la bicicleta y el sistema de bicicleta pública con otros medios de transporte como el Sistema de Tren Eléctrico Urbano, Macrobus y unidades del transporte público para acceder a un transporte intermodal. Incentivando a que cada vez más personas inicien o completen sus traslados por medio de la bicicleta.
- Campañas de educación vial basadas en la pirámide de movilidad donde se da prioridad al peatón, ciclista, transporte público y automóvil, en ese orden.
- Que no se deje de invertir el 30% de los recursos etiquetados desde el Fondo Metropolitano Federal para la movilidad no motorizada (Carta entregada al Gobernador del Estado de Jalisco por parte de los grupos que integran a la Bicired, GDL en bici, Femibici, RUM, el 19 de enero de 2015).

Todo inició por una necesidad, por la lucha de el derecho a circular en las calles de forma segura sin tener que morir en el intento, al usar la bici como medio de transporte. Ante esta necesidad las personas en esta ciudad empezaron a organizarse para hacer acciones colectivas. Primero fueron unas cuantas, no más de las que podemos contar con los dedos de las manos. Pero esto fue la semilla para muchas personas que tenían la misma inquietud, la misma necesidad. Se empezaron a organizar para que la gente saliera a la calle, a difundir lo que esta invisibilizado, a denunciar lo que para ellas no estaba bien. Desde la actitud de otras personas en las calles hasta lo que el gobierno estaba haciendo.

Salir a las calles a manifestarse, organizar charlas, publicar información de los beneficios del uso de la bici, asistir a reuniones entre gobierno y grupos ciudadanos. En el camino se fueron sumando otras personas que no eran necesariamente de grupos ciudadanos: dueños de tiendas de bicis, de fábricas de mobiliario urbano, estudiantes de universidades, historiadores, académicos/as, líderes de opinión, personas de partidos políticos, reporteros/as, empresarios/as y muchas personas que se identificaron con el mensaje y también de habían dado cuenta del problema que tenía la ciudad por basar su movilidad en el coche.

Así el tema fue permeando otras esferas, fue colándose en las mesas de café, de la comida familiar, en las charlas de la fiesta, en reuniones de funcionarios públicos y de políticos, en las paginas de los periódicos, en la notas de los noticiarios, hasta en videos de música. La imagen de la bici fue colándose a anuncios de venta de artículos, promocionales de universidades. La bici empezó a ser moda decían algunos, pero también fue una convicción para otras personas, para cambiar la ciudad.

Así poco a poco de ser un paseo nocturno a mediados del año 2007 en la ciudad ahora a inicios del año 2016 pasó a ser más de 60 grupos organizados y entre estos realizar más de 150 actividades al mes entre recorridos nocturnos, charlas, rallies, juegos de bici polo, conferencias. Además, se realiza incidencia política participando en dos consejos ciudadanos y al menos en cuatro reuniones al mes con funcionarios públicos, además de las reuniones que realizan entre esos grupos que se organizan entre sí.

Se fueron formando varios bloques de ciudadanía (social, universitario, empresarial, político, de gobierno y de medios de comunicación) que fue generando una masa crítica (critical mass³) que fue empujando el tema, que hizo que personas voltearan a ver a la bici como un medio de transporte, que no era solo para una clase social de pocos recurso. Que los gobiernos empezaran a invertir en infraestructura o en programas para fomentar su uso, que se cambiaran las estructuras creando departamento, direcciones o institutos, que su tema central era la movilidad y en específico la movilidad no motorizada. Que se cambiara la ley y reglamento de movilidad del Estado de Jalisco.

El uso de la bici, del transporte público y caminar (movilidad no motorizada) se constituyó en un eje importante para el tema de la sustentabilidad en la ciudad. Fue la punta de lanza para hablar más de fondo lo que teníamos que mejorar en el sistema de transporte público, y los temas pendientes en el diseño a la ciudad y cultura de respeto

³ El término Masa Crítica para referirse a este fenómeno concreto, fue adoptado por George Bliss, diseñador estadounidense de vehículos de tracción humana, para referirse a un fenómeno observado en China: en los cruces sin semáforos, los ciclistas se van acumulando hasta llegar a un número tal que les permite cruzar sin riesgo.

para la movilidad peatonal. La intermodalidad es un concepto que ayuda a los traslados y es una política que avanza en desincentivar el uso del coche. Esta política es una opción para hacer frente a los problemas de contaminación del aire, accidentes viales, congestión vial y pérdida de espacios públicos.

Y una de las cosas más importantes, empezó a generar un proceso de empoderamiento de las personas. La forma lúdica y empática en que la bici manda un mensaje de autonomía a la hora de movernos, fue y es el símbolo de cambios en la ciudad y de que la gente puede fácilmente organizar acciones para solucionar una problemática, que las acciones colectivas pueden ser divertidas y conseguir impacto social y político.

En cuestión de infraestructura con el pasar de los años se fueron construyendo ciclovías, ciclopuertos, señalética y proyectos que promueven el uso de la bici. Antes del 2007 solo se contaba con una ciclovía en av. Laureles en el Municipio de Zapopan y una en av. Chapultepec en el Municipio de Guadalajara, algunos ciclopuertos en fábricas o escuelas que pareciera que estaban escondidos, como el primero que se instaló fuera del Ex convento del Carmen por parte de BKT-mobiliario urbano.

Ahora en el 2015 contamos con una red de ciclopuertos, es difícil contar con el número exacto ya que están instalados en universidades, centros comerciales, cafés, bares, comercios en general, en las calles de la zona centro. Un sistema de bici pública en el Municipio de Guadalajara, Zapopan y para el año 2016 en Tlaquepaque con más de 1,500 bicis. Una ley y reglamento donde la bici tiene más presencia al hablar de sus derechos. Un Instituto de movilidad en el Estado de Jalisco con un departamento de movilidad no motorizada, dos direcciones de movilidad en los Municipios de Tlaquepaque y Zapopan.

Contamos con 48 km de ciclovías segregadas y dos zonas 30 con 60 kilómetros de carriles preferenciales para la bici. Un plan pro-bici que contempla la construcción de 200 kilómetros de ciclovías para antes de que termine el sexenio del gobernador del Estado (2018) y en avances la primera fase de construcción de 36.4 kilómetros. Hay

además proyectos de educación como una biciescuela que se realiza en al vía recreativa los domingos por el Municipio de Guadalajara y que es operada por grupos ciudadanos. Un manual de ciclismo urbano realizado por un grupo ciudadano a encargo del Gobierno del Estado de Jalisco en espera de publicación. La promulgación del Día Estatal Sin Auto por el congreso del Estado de Jalisco.

Para marzo de 2016 el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) anunció en su estudio “A todo pedal” que la ciudad de Guadalajara (AMG) es la mejor ciudad en América Latina en los trabajo hacia la inclusión de la bici. Gracias a un movimiento social, integrado por muchos actores: empresas, personas que integran gobiernos estatales y municipales, partidos políticos, universidades, medios de comunicación, grupos ciudadanos, organizaciones civiles y la personas que andan en bici en su cotidianidad. La masa crítica que posicionó el tema al salir a calles a usar la bici como medio de transporte ya sea por necesidad o convicción. El contexto que la ciudad vive hace que la bici esté presente en el imaginario, estas acciones suman sin importar si se tiene conciencia o no de la sustentabilidad o la ecología, se trata simplemente de rodar.

Desde sus trabajo y actividades se suman a posicionar el tema y abonan a que la bici esté presente en la calle, en los escritorios, salones de clase, congresos, programas de radio, periódicos; todo suma, más allá de las posturas, intereses o posición en la ciudad Al final fue igual de valioso un obrero que salía todos los días en bici a su trabajo por periférico, a las personas que se organizaban en las noches para ir a una rodada nocturna, o un empresario que vio en la bici un negocio pero que a su vez genera cambios en las dinámicas de la ciudad, o un diputado o diputada que buscaba un cambio en la leyes, o un despacho o investigador que planteaba posturas técnicas.

Estas acciones empezaron a empoderar a las personas que viven en esta ciudad para buscar espacios de incidencia política y social; se abrió una forma de participación para la incidencia, tomando como base el derecho a una ciudad sana y sustentable. Fue el cúmulo de voces, personas, grupos, que vieron un problema y jalaron para el mismo lado, buscando un cambio que generó comunidad entre muchas personas.

El tema ha permeado también en el ámbito educativo: entre los años 2012 y 2013 inician clases cuatro posgrados en la ciudad. A finales del año 2012 la Universidad de Guadalajara anuncia que inicia su maestría y doctorado en movilidad urbana, transporte y territorio. El argumento para su creación fue:

para los especialistas la movilidad urbana es una de las grandes asignaturas pendientes en México y uno de los temas de más difícil solución en especial en las metrópolis más grandes que presentan una grave orientación al transporte privado. Es por este motivo que consideran como "urgente" formar profesionistas multidisciplinarios en este tema (Camacho, A. 2012).

De igual manera la escuela superior de arquitectura (ESARQ) en marzo del 2013 anuncia el inicio de la maestría en renovación sustentable de la ciudad, que también menciona que abordará temas de movilidad sustentable y no motorizada. Y finalmente en agosto del 2013 el ITESO inicia la maestría en Ciudad y espacio público sustentable; en su página web menciona: “Vivimos (...) el incremento exponencial del uso de automóviles; en consecuencia, un impacto en la calidad de los espacios públicos por encima de los espacios de intercambio social, generando ciudades en condiciones de desigualdad, inseguridad, contaminadas, inaccesibles y sin identidad” (ITESO, S/F).

Varias personas que integraban los grupos sociales que promovían la movilidad sustentable están ahora trabajando en los gobiernos actuales de esta ciudad. Felipe Reyes, ex integrante de del grupo Ciudad para todos, desde el año 2013 trabaja en el gobierno del Estado de Jalisco como director de movilidad no motorizada en el instituto de movilidad. También está Mario Córdova España, director de dicho instituto quien fue coordinador del Plan maestro de movilidad no motorizada en el año 2009, desde la consultora AU.

Para diciembre del año 2015 empiezan a trabajar en los gobiernos municipales de la ciudad Patricia Martínez y Mario Silva, ex integrantes de los colectivos GDL en bici y Colectivo Ecologista Jalisco para el Municipio de Guadalajara. Patricia como coordinadora general de gestión integral de la ciudad y Mario como director de movilidad. Jesús Soto y Carlos López, ex integrantes del Colectivo Ciudad para todos también trabajan en la dirección de movilidad del Municipio de Zapopan. Antes que

ellos ya en Zapopan trabajaron en el área de proyectos estratégicos Alfredo Hidalgo del Centro de Infotectura y Tecnología Aplicada AC (CITA) y Marilin de la Torre, del grupo Ciudad para todos. Por mencionar algunas personas, ya que en sus equipos de trabajo participa gente cercana en su trabajo previo desde las organizaciones civiles o sociales.

En el ámbito político en las pasadas elecciones del año 2015 para la presidencia municipal de Guadalajara, los candidatos de los principales partidos, Ricardo Villanueva del PRI (Partidos Revolucionario institucional), Alfonso Petersen del PAN (Partidos Acción Nacional) y Enrique Alfaro de MC (Movimiento Ciudadano) hablaron de movilidad sustentable, creación de infraestructura ciclista y la promoción de la bici como medio de transporte.

Enrique Alfaro señalaba:

Convertir a Guadalajara en el primer municipio fuera del Distrito Federal que firme la agenda de movilidad sustentable (www.yomemuevo.org)⁴ es una de las propuestas planteadas por el candidato, quien se comprometió a retomar el tema de la Movilidad no Motorizada y a reactivar el Consejo Ciudadano de Movilidad” (S/A b, 2015).

En el caso de Alfonso Petersen, se muestra su plan de movilidad no motorizada:

1. Su plan se basa en estudios urbanos, viales y sociales que elaboró la SEDEUR durante la administración 2007-2013; el candidato señaló que no busca inventar el hilo negro, 'es necesario impulsar las políticas que han tenido un buen resultado'.
2. Propone la construcción de más ciclovías que cumplan con los requisitos de seguridad para los peatones y los ciclistas.
3. El programa abarcaría acciones para los peatones y personas con discapacidad.
4. A través de incentivos se buscará que empresarios construyan ciclopuestos dentro de las plazas comerciales y en los estacionamientos públicos.

⁴ Campaña nacional promovida por organizaciones de la sociedad civil, líderes, expertos y activistas a nivel nacional con candidatos y candidatas a cargos de elección popular que buscan una ciudad sustentable, eficiente y equitativa

1. Impulsar una ciudad compacta, densa, mixta y participativa.
2. Garantizar la calidad y seguridad en la movilidad a pie.
3. Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte.
4. Aumentar la calidad, cobertura y accesibilidad del transporte público.
5. Promover la moderación del uso del automóvil.

5. De ganar la elección, pondrá en marcha el programa 'A la Escuela en Bici'.
6. Que se imparta un programa de educación vial a las personas que vayan a tramitar su licencia de manejo, con el fin de que conozca la vulnerabilidad que se tiene al andar en transporte no motorizado.
7. Pugnar por leyes de protección al ciclista, además se modificará el Reglamento Municipal para sancionar a los automovilistas que invadan la ciclovía.
8. Propone reforzar el programa de Mi Bici
9. Además se ampliará la Vía RecreActiva, así como recuperar los parques y espacios verdes.
10. Los ciudadanos participarán activamente para resguardar el espacio público destinado a la movilidad no motorizada (Larios, R. 2015).

Finalmente, Ricardo Villanueva:

Planteó un modelo de ciudad, en particular en el tema de movilidad, donde los habitantes dejen su auto para lograr dos objetivos: que contaminen menos y dispongan de más tiempo libre. El modelo de ciudad que hemos hecho es poco sustentable, es un modelo que no sirve ni aporta al medio ambiente, la calidad del aire cada día se ve peor porque la gente dura dos horas con 18 minutos, en promedio, en el auto o en el camión. Lo que hicimos fue subir a la gente a los carros a contaminar, el modelo de ciudad que yo estoy planteando es mucho más ecológico, los barrios orientados al transporte⁵.

Como se mencionó en la introducción, antes del 2007 hablar o invertir en el tema de otras forma de movilidad más allá de coche es muy limitada. Ahora en el 2014 la inversión por parte de los gobierno aumentó de forma significativa. Más de 150 millones de pesos para el proyecto de bici pública, se invirtió más de 30 millones de pesos a la calle completa de avenida Santa Margarita en Zapopan. Los Municipios de Zapopan y Guadalajara que incluyen en el área metropolitana de Guadalajara cuentan con direcciones de movilidad.

A inicios del año 2016 el Banco interamericano de desarrollo (BID) en su programa de ciudades emergentes y sustentables lanzó la publicación “A todo pedal” que se desarrolló con Gehl Architects. En esta se hace una evaluación en América Latina de las ciudades para hablar de ciudades ciclo-inclusiva y la ciudad de Guadalajara quedó en

⁵ Desarrollo orientado al transporte: Hasta el momento las políticas de desarrollo urbano nacional no han tomado en cuenta la movilidad, razón por la cual las ciudades se han expandido con costos sociales y ambientales importantes. Ante ello, es necesario replantear la visión del desarrollo urbano para que se enfoque en generar una movilidad incluyente, equitativa y sustentable para los habitantes de la ciudad. Esto quiere decir que se debe transitar hacia modelos y estrategias de desarrollo urbano en donde el caminar, usar la bicicleta y el transporte público sean los elementos alrededor de los cuales se genera el desarrollo de las ciudades. (Medina, S. Y Veloz, J. 2013)

primer lugar, con un puntaje de 25.57/36, seguida por Sao Paulo y Bogotá. Los tres ejes que se evaluaron fueron:

- Cultura y promoción del uso de la bicicleta,
- Diseño de infraestructura (ciclorutas, estacionamientos de bicicletas, entre otros)
- Instituciones (capacidades gubernamentales y las regulaciones para incorporar la bicicleta dentro de las políticas de movilidad de la ciudad) (Seijas, A. 2016)

Además en el ranking ciclociudades⁶ de ITDP México en noviembre del 2015, en el marco del octavo congreso nacional de ciclismo urbano que organiza la Bicired México, las autoridades y la sociedad civil organizada recibieron el premio al avance e inversión en movilidad sustentable por el año 2014. En dicho informe se menciona que la ciudad pasó de estar en cuarto lugar del ranking en el 2013 a estar en el segundo lugar, para quedar detrás de la ciudad de México que tiene 49 puntos. Se destaca que “Guadalajara ha mantenido un avance constante de 25, 30 y 38 puntos respectivamente en los últimos años” (ITDP México, 2015).

Hay un incremento en el número de personas en las calles usando la bici como medio de transporte, en lo medios de comunicación es un tema recurrente, en redes sociales, universidades, otras organizaciones de derechos humanos realizan acciones con la bici como símbolo de acción. El gobierno estatal y municipal han invertido en infraestructura y equipamiento en la Zona Metropolitana de Guadalajara. Personas en las calles dan el paso a las personas en bici, ya se ve, dejó de ser un fantasma.

Hay eco y posicionamiento en las políticas públicas, y la ciudad empieza una transformación ideológica y física, destacando a nivel nacional e internacional por sus cambios. En esto han contribuido una diversidad de acciones lúdicas (recorridos nocturnos, charlas, proyecciones de películas), de cabildeo político (reuniones con diputados, regidores y funcionarios de primer nivel de gobiernos estatales y municipales), el lado formal y técnico (congresos y mesas de discusión, elaboración de

⁶ El Ranking cuenta con 10 indicadores de gestión y desempeño, los cuales reflejan distintos elementos de la política de promoción del uso de la bicicleta

estudios técnicos). No podemos hablar de acciones “pequeñas”, estas acciones han sido multidisciplinarias, multifactoriales, con distintas visiones y posturas pero construyendo identidad común que toma como símbolo a la bici y la movilidad sustentable como un pretexto para el cambio social y técnico.

Análisis de entrevistas

La guía de las entrevistas fue la base para indagar en las opiniones de las personas entrevistadas para dar elementos para dar respuestas a las preguntas de esta investigación, de acuerdo a las repuestas en ocasiones se ampliaban con preguntas para puntualizar. Las preguntas fueron:

1. ¿Cuál ha sido su trabajo en el tema de la movilidad en especial en el eje del uso de la bicicleta como medio de transporte?
2. ¿Cuál fue su motivación para impulsar este tema?
3. Tratando de hacer una radiografía del tema de la bici como medio de transporte en el área metropolitana de Guadalajara ¿cómo percibía o veía el tema antes del año 2007 y del 2007 hasta este momento? Desde el ámbito político, social y de gobierno.
4. ¿Qué actores más allá de los grupos ciudadanos que impulsaron el tema vio o ve involucrados? Ejemplo: empresas, despachos, universidades, personas de los partidos políticos.
5. ¿Qué actividades o acciones vio que se realizaron desde los diferentes ámbitos de los actores que identificó?
6. ¿Qué dinámicas o formas de relación (vinculación) ve o vio tomando en cuenta los diferentes actores y acciones que se realizaron?
7. ¿Qué retos o acciones cree que pueden ayudar a seguir impulsando el tema?

Las respuestas se clasificaron en varios ejes temáticos: logros, visiones de la movilidad o ciudad, participación ciudadana, retos y otros comentarios relevantes. Se intento integrarlas con la línea del tiempo de la investigación documental pero como en las preguntas no se hizo referencia a un tema en específico en el tiempo de la investigación

fue complicado y se decidió hacer un análisis de acuerdo a la pregunta de investigación principal.

¿Qué ha cambiado en la ciudad por las acciones de las organizaciones ciudadanas y otros actores en pro del uso de la bici como medio de transporte?

Ante la pregunta expresa de si se notaron cambios en la ciudad desde los ámbitos sociales y políticos, todas las personas entrevistadas comentaron que sí, algunas hablaron de cambios positivos y otras de negativos. Las menciones fueron que se ha posicionado el uso de la bici en las personas, que se ven más ciclistas en las calles y que en el imaginario de la ciudad se agregó la imagen de la bici como un medio de transporte. Las discusiones llegaron a la sobre mesa de las familias, en despachos, universidades, gobiernos y en los medios de comunicación.

En la ciudad se va posicionado el tema en el gobierno, se empezó a construir infraestructura, se iniciaron programas como Mi bici (sistema de bici pública) y se crearon direcciones dentro de las estructuras de gobierno sobre el tema. Hubo cambios en las leyes y reglamentos. Se habló de mayor sensibilidad al tema por parte de la ciudad. Y de cómo el tema da capital político a diputados. A continuación algunos fragmentos:

2007 fue un año coyuntural en donde muchas personas que están ahorita, posiciones públicas, habían estado como de este lado, como de la lucha social hacia el tema de la bicicleta, y otros si (...) como esta parte técnica, que esta parte técnica abonó a que otros despachos se alinearan hacia este tipo de profesionalización (...) decir que ha habido como un impulso ciudadano que ha ayudado a posicionar el tema de la agenda y que a personas dentro de la función pública. Yo lo he medido también a niveles familiares (...) hasta mi abuela discutiendo el tema de la bici (...) toda la agenda social que se ha construido ha ayudado para que la agenda pública se termine de consolidar. (Manu Padilla)

Yo creo que hay un cambio en la forma de entender la movilidad, y las aspiraciones que debe tener la ciudad. Cristian Ortiz, era un reportero que cubría movilidad para Mural, igual que yo, pero hace unos 10 años (antes) y platicando una vez con él me dice (...) durante el tiempo que yo estuve trabajando nunca se habló de ciclovías, nunca se habló de

organizaciones civiles, de intervenciones, de acupuntura urbana, de recuperación del espacio público, de todos los temas que traen (...) que entiendo que llevaron a la agenda pública los activistas, (Valeria Huérfano).

Yo lo separaría en cuantitativo y cualitativo, si lo ves cuantitativamente y con indicadores de impacto (...) el avance ha sido muy tímido en el número de kilómetros de ciclovías o de infraestructura ciclista, que incluimos calles compartidas, en relación a la expectativa, en relación al crecimiento de los autos y otras broncas. Si lo vemos cualitativamente y comparamos las notas de prensa del 2006 con las notas de prensa del 2008 es, exponencialmente distinto (...) la gente ya también en su imaginario ve infraestructura y se toma en serio el tema de la infraestructura. Veo en ese segmento de la población un cambio importante, o sea me parece que (...) como diría Bourdieu en el hábitus, (...) la bicicleta es un elemento para la clase política, para (...) la agenda pública, para los medios. Y ya en lo cotidiano de la gente, para mí una señal de progreso es que mi equipo empiece dos veces a la semana a venirse en bici ... se han convertido en sobremesa de la gente.

Para mí el tema de mi bici (posicionado en la ciudad) es algo que difícilmente imaginábamos en 2007 como una realidad, ahora tenemos uno de los sistemas de bici pública más modernos del mundo (...) es una decisión que se ha tomado gracias a la labor de la sociedad civil y de la sociedad organizada.

La ley de movilidad, estos bosquejos de legislar de otra forma, el cúmulo de organizaciones que cada una trae su agenda, el hecho de que no hayan cambiado al contrario se hayan multiplicado los paseos semanales, no ha habido un día sin paseos del 2007 para acá, eso es extraordinario, y eso educa de muchas formas a mucha gente y al final, hay una repercusión, hay publicaciones, hay un tema estético a nivel diseño, a nivel arte urbano hay una influencia de la bici en general gracias a esto (...). Creo que para empezar el tema no es un tabú como pudo serlo (...) que el hecho de andar en bici era para un sector (...) ahora es mucho más homogéneo, ves muchas mamás con sus hijos van a la escuela, ya no es un tema de obreros (...) ves otro perfil de gente como en muchos estratos (...) todas las universidades tienen su colectivo o su inercia (...) con el tema sustentable específicamente o puntualmente con el tema del ciclismo urbano.

En el imaginario, que el hecho de andar en bici sea lo más normal, es lo más sencillo, ¿cómo llegas a eso? por ejemplo mi hija hasta hoy vive en una ciudad que tiene un sistema de bici pública y ya eso es otro cuento cabrón, vive en una ciudad donde (...) hay ciertas ciclovías, para ella es normal irse a la escuela en bici, ojalá no cambie porque para muchos de nosotros, o de nuestros papás (...) dejó de ser normal (Mario Delgado).

Hemos logrado cambiar todos los discursos políticos, la palabra movilidad está en todos, todos los planes de la gente, no existía la palabra movilidad antes del 2007, era muy extraño encontrar una nota de prensa antes del 2007 que hablara de movilidad, hoy es un tema principal para cualquier plataforma política de cualquier color y (...) la inmensa mayoría de la gente, de la ciudad está consciente de que es necesario hacer transformaciones y creo que el principal logro a la, a la fecha del movimiento por movilidad sustentable y por la bicicleta (...) es haber transformado de una manera bastante significativa la (...) percepción de la verdad, que eso si lo leemos en términos de Bourdieu, estaríamos hablando de que pasamos de ser dominados dominados, a ser dominantes dominados.

Ha pasado una serie de cosas que pueden ser como una base para que en la próxima década o dos décadas, la ciudad sufra transformaciones verdaderamente radicales, tanto desde la percepción de la gente y lo que las generaciones que vienen atrás de nosotros ahora desean, como (...) las asignaciones presupuestales que están consolidando redes y la posibilidad de incrementar los viajes ciclistas de una manera que ya no se pueda detener y que no quede más remedio que crezca.

El mayor éxito de los movimientos es esta generación de la utopía, la utopía de que podemos tener una mejor ciudad, está extremadamente posicionada hoy en el ideario no sólo de (...) la gente más radical, cualquier señora de providencia, entiende que el espacio público tiene ciertas condiciones (...) cualquier político en cualquier discurso académico y político, tanto las universidades como quienes ejercen el poder, los grupos de poder y los políticos, están hoy impregnados de un planteamiento utópico de tener una mejor ciudad en donde todos podemos respirar aire fresco, convivir en la calle, etcétera (Felipe Reyes).

A nivel sociedad, una sociedad más consciente, más articulada, más proactiva (...) más inquieta, más abierta (...) más convencida de otros medios de transporte (...) cada vez hay más información, porque cada vez es más fácil experimentarlo, porque cada vez hay más opciones.

Veo también a gobiernos más sensibles, veo (...) también una articulación no sólo (...) en la escala de la ciudad, sino en la del país y también una red internacional. Antes en el 2007 ni pensar que un porcentaje del fondo metropolitano fuera para la movilidad no motorizada, ni pensar que (...) hubiera una dirección, pero haber ganado un consejo ya era un gran paso, ¿no?, ahora hay una dirección de movilidad en el gobierno, o sea creo que la ciudad también se va preparando para los retos que tiene.

Yo creo que algo que ayudó muchísimo fue por ejemplo la contraloría ciudadana de la ciclovía de Federalismo con todo lo que se pueda mejorar, y también por ejemplo los recorridos que hicimos pedaleando Tlajomulco, no es lo mismo que te sienten a hablar y opinen a que te vayas a pedalear. (Patricia Martínez)

Se tuvo un éxito muy grande al posicionar el tema en la mente colectiva de Guadalajara, no solamente en políticas, sino en toda la gente, sea una impresión buena o mala, el hecho es que la gente sabe que hay ciclistas y que están organizados y que quieren cosas ... porque antes estaba totalmente fuera del paradigma, ni siquiera se consideraba (Ollin Monroy).

Yo creo que el punto de inflexión más importante para que actores políticos tomen esta agenda tiene que ver con el buen trabajo de socialización que han hecho las organizaciones ciclistas, han puesto en la palestra un tema importante y han demostrado con argumentos técnicos, con experiencias internacionales, ha sido un logro pues de las organizaciones propias y de lo que yo llamaría la organización de ciclistas urbanos, que también está sin organizaciones, es decir, la gente que comúnmente lo utiliza (...) han surgido presiones más fuertes (...) hoy en día incluso la agenda del ciclismo urbano, una agenda para los políticos que les representa rentabilidad y eso se ha venido construyendo de forma correcta y que hoy en día hace que haya más actores sumados.

Esa agenda empezó a convertirse en una agenda que era evidentemente bien aceptada por la sociedad, de aquel entonces a hoy, los avances que veo ya en materia de resultados

podría decirse, es evidentemente la institución de la bicicleta pública (...) algunas ciclo vías que si bien o mal están con las condiciones de infraestructura necesarias o no, pero por lo menos están empezando a surgir nuevos espacios (...) veo a más funcionarios que tenían tiempo comprometidos con el tema, ahora tomando decisiones, creo que culturalmente, se ha venido incrementando la cantidad de personas que utilizan la bicicleta como un medio de transporte, son avances que el gobierno no va a poder retroceder, son pasos que no tienen retorno y pues hoy en día lo veo también en el congreso, habemos dos diputados por lo menos que cotidianamente nos vamos en bicicleta (...) pues de las personas comprometidas con ese tema que ahora están tomando decisiones, pueden, tienen la oportunidad de impulsar una agenda más de avanzada en estas cuestiones y que ya empieza a haber resultados (Alejandro Hermosillo).

El cambio generado en (...) medios de comunicación, el hecho de que exista Birula Radio (...) la bicicleta ya es un tema socialmente instalado, cosa que en el 2007 pos no había (...) hay más cobertura de (...) los medios al tema de la bicicleta en todas sus facetas, en todos sus niveles (...). Ha crecido la indignación por la muerte de ciclistas, el trabajo de Bicicleta Blanca, aunque sea poquito, más chiquito, etcétera, ha ido pesando cada vez más, un avance importante es la (...) nueva ley de movilidad (Gerardo Pérez).

Socialmente creo que el tema está en boca de muchas personas, no sólo en el círculo rojo, no sólo en los colectivos sino también ya en la ciudadanía en general, en medios de comunicación se habla muchísimo y, el cambio principal que he notado en el último año fue que ya está en la agenda y en el discurso de toda la clase política y gobierno.

Se etiquetará el recurso del Fondo Metropolitano, que es la principal bolsa con la que cuentan ayuntamientos municipales y gobierno estatal, de recurso de hacienda, federal, para obra pública del Estado y que se etiquetó el 30% para movilidad no motorizada, pero creo que todavía falta muchísimo, en el tema de legislación, falta mucho, estamos pendientes de hace año y medio que se aprueben las modificaciones a la ley de movilidad que garanticen ciertos derechos para ciclistas (...) la norma técnica de infraestructura peatonal y ciclista y que eso detone en la publicación también del reglamento y el manual (de ciclismo urbano). (Elton Osorio)

Veo cambios desde el número de ciclistas que hay en las calles, en mi recorrido en la mañana puedo encontrarme cuatro o cinco personas que cruzan mi trayecto y antes era algo como muy excepcional que fuera pasando otro ciclista y ahora difícilmente no vería un ciclista en mis trayectos. (...) el tema está súper posicionado en la agenda pública (...) está súper posicionado en quienes en este momento están en el gobierno (...) ahora me parece que hay una oportunidad de que más allá del discurso realmente se pongan en práctica ciertas cosas, que se destinen ciertos recursos, hay gente que sabe cómo hacer cosas entonces (...) que la gente está más acostumbrada a ver a gente ciclista.

Ya mi familia por ejemplo no está escandalizada de que me mueva en bicicleta, incluso algunas personas de mi familia me dicen, oye pues ayúdame a conseguir una bici porque me gustaría, ya sea para la vía recreativa o para algunos desplazamientos moverme en bicicleta, eso difícilmente hubiera pasado antes (...) todo este tema del status socioeconómico que generaba el coche se está poniendo en entredicho con las nuevas generaciones y ya hay muchos jóvenes, jóvenes en Guadalajara que ven en la bicicleta la forma más deseable de moverse, en vez del carro (Carmen Díaz).

¿Cómo ha sido la participación ciudadana?

En este tema se mencionaron las formas de vinculación entre grupos y diversos actores como un elemento importante para posicionar el tema de forma más fácil o fuerte. De que no todo es bici en la movilidad o en la búsqueda de una mejor ciudad y que es solo un pretexto para cambios en la ciudad. De cómo el concepto de contraloría social es un elemento clave para dar seguimiento a los proyectos y de incidencia política. Además de que en los cambios de nuestra ciudad es necesario participar y que las nuevas formas de construcción de ciudad es colaborativa, que todas las personas podemos ser parte de una construcción comunitaria. Y que la identidad abona a un fortalecimiento de acciones ciudadanas.

Pensaba que si yo no estaba siendo parte de la solución estaba siendo parte del problema (...) Entonces para mí (...) eso fue lo que me impulsó a pensar, y ya después fue una sensación bien chida ver cómo, de lo que haces, algunas cosas llegan a tener repercusión y está poca madre saber que pudiste tener una repercusión positiva sobre la ciudad y además generas una afinidad con la gente que está en eso muy cabrona y para mí ahorita es de lo más importante, la comunidad.

Hay creo que muchos intentos de vinculación entre grupos ciclistas y otros grupos diversos (...) desde camioneros, hasta acercamientos con sectores de gobierno (...) secretarías, cosas por el estilo, siento que la gente se está dando cuenta que bueno, que los paseos no son suficientes (Ollin Monroy).

Somos aliadas con GDL en bici o Bici Blanca ... intentamos no solamente hablar de bicis sino del tema de transporte público y del tema peatonal, lo que implica desplazarte, caminando, como mujer, con una percepción de inseguridad, por el alumbrado, por el acoso, por otra serie de cuestiones, en cuanto a movilidad también compartimos el que se necesita mucha más participación, se tome verdaderamente en cuenta a la sociedad civil, a la hora de hacer la planeación de la ciudad y, y que la opción de la movilidad no motorizada tendría que ser parte de esa planeación de la ciudad.

Vi los paseos y pues hice algo que nunca había pensado que iba a hacer, que era pedalear a las 10, 11 de la noche con gente que ni siquiera conocía, fue como un rayito de esperanza (...) porque yo no veía condiciones para hacerlo, porque en Guadalajara yo no conocía a nadie que se moviera en bicicleta, digamos de mis círculos de amistades, no tenía una comunidad ciclista (...) había como una comunidad de gente que se movía en bici y que le estaba apostando por ahí.

Una cosa interesante es que al menos a la banda que yo ubico del movimiento ciclista no es a lo único a lo que se dedican, me refiero a no es su única pasión, entonces me parece que se han podido crear sinergias interesantes (...) ir conjuntando ciertas temáticas con el tema de la bici.

La bici como pretexto como algo que sí nos une pero que no es el fin último, al menos para los grupos (...) pero tiene que ver con participación ciudadana, con construir una ciudad más amigable para todos, para todas (...) si tuviéramos resuelto el tema de la bici, creo que seguiría chambeando por otro tipo de cosas también, el tema de la gentrificación, son muchas agendas que difícilmente puedes ver aisladas (...) no puedes ver el tema de las bicis sin abordar el tema del transporte público (Carmen Díaz).

Yo pondría al plan maestro como el eje central (...) creo que es un logro de lo que fue el consejo ciudadano, tuvimos como varios logros, uno de planeación de políticas y otro de mecanismos de participación, uno que fue el famoso consejo ciudadano de movilidad sustentable que (...) yo creo que al final fue un proceso muy valioso porque ayudó a formar una comunidad de aprendizaje que era una comunidad de activistas y creo que eso ayudó a que unos se hicieran técnicos en diseño urbano, otros en política pública, otro en la parte educativa y de comunicación, creo que fue un proceso importante (Mario Silva).

Han sucedido un chorro de cosas y es gracias a que la gente se ha puesto en marcha, se ha puesto a pedalear (Mario Delgado).

Yo creo que ahí hay de dos tipos, positivas y negativas, veo(...)una dinámica positiva a hacer sinergia, a hacer masa crítica y en la diversidad apoyar sin organizarse necesariamente tener todos la misma idea de las cosas, hay como un orden implicado que ha ayudado a que la gente, tan así que la agenda es vigente desde hace casi una década, como fenómeno de política pública o de agenda pública es rarísimo, los temas tiene subidas y bajadas pero el tema sigue vigente. Eso creo que es una dinámica virtuosa y que también ha genera en lo local mucha producción de conocimiento, capital humano, capital técnico, innovación, negocios, entonces esa parte está muy bien. Negativas (...) creo que eso es inherente a la sociedad civil que es heterogénea, es diversa y entra en conflicto. Negativas porque pues se dan muchas pugnas, se dan muchos mal entendidos, yo creo que las grillas que se dan en todos los ámbitos, como en la política, los partidos, como en la academia los investigadores que no se hablan, pero por alguna razón, a lo mejor es una percepción producto del prejuicio yo veo que los grupos ciclistas tienden a ser más conflictivos entre ellos. (Mario Silva)

Viví en carne propia el proceso de transformación que tendría que tener una persona normal, no un ciclista de toda la vida, sino como 3,000,000 personas que son parte del problema en Guadalajara y que tienen que generar una transformación en sus hábitos si queremos tener una mejor ciudad, ese proceso de transformación a mí me tocó (...) entenderlo, concientizarme, transformarlo y para mediados del 2008 vendí el último carro.

La gente que ha entregado su vida y el corazón a esta causa y los dividiría en varios, en varios tipos de activistas hay que han hecho un esfuerzo muy importante por consolidar en lo académico temas en materia de movilidad no motorizada, hay activistas ... como muchos otros grupos ciclistas, que han consolidado una base social verdaderamente impresionante, que incluso hoy es una base social ... es un movimiento demasiado grande como para tener adentro de la cabeza el mapa de quién es quién, la base social que se ha generado en torno a la bici es enorme (...) activismo en la ciudad de Guadalajara, hubo una infinita cantidad de eventos y cada uno de esos eventos tuvo un impacto fuerte (Felipe Reyes).

El impacto ha sido por grupos ciudadanos o la ciudadanía organizada (...) en el conjunto con medios de comunicación que al final ellos están haciendo su chamba de informar lo

que la ciudadanía está haciendo, lo que está pasando en la ciudad (...) dan reflectores a las acciones ciudadanas o a la agenda que monta la ciudadanía (Elton Osorio).

Nosotras somos un colectivo de chicas ciclistas que nos interesa a través del uso de la bicicleta promover la autonomía de las mujeres, promover que tomemos roles de liderazgo, conversar sobre temas de la ciudad, temas de género, temas de medio ambiente, de movimientos sociales (Carmen Díaz).

La visión de la ciudad

La percepción de la ciudad empieza a cambiar. Tener un espacio más sano y no contaminado es parte importante de nuestra calidad de vida. Tenemos prejuicios ante los espacios y las personas, eso tiene que cambiar. El uso de la bici es un acto de boicot del sistema actual de movilidad. Y esto trae una multiplicación de actores y personas que buscan un cambio ante esta realidad de una ciudad en caos. Se busca una ciudad más humana y accesible.

Estamos en un momento donde es mucho más normal andar en bici (...) los grupos organizados se han multiplicado o se han parado lo que sea, es muy diferente la interacción como a nivel vida cotidiana del ciclista con el automovilista, es mucho más fácil creo andar en bici, en una ciudad hostil y todo (...) pero, para mí era mucho más difícil andar en bici antes que hoy (Mario Delgado).

Si toda la gente que va a los paseos, cuántos de ellos, seguramente y lo sabemos se morían de miedo de andar pedaleando en la ciudad entre semana, a su trabajo, a la escuela, lo que fuera, pero un paseo así sirvió para enfrentar ciertos miedos, prejuicios y para darse cuenta no, entonces, pero eso es un proceso muy individual, pero cuando sumas el de todos entonces es cuando ves un cambio con mayor dimensión (Patricia Martínez).

La movilidad específicamente habla mucho del resto de la calidad de vida de un lugar y a mí me da coraje que por puras pendejadas no tenemos una buena calidad de vida, podríamos tenerla sin mucho problema (...) impulsar estos pequeños cambios (...) donde tienes una seguridad jurídica alrededor de tu movilidad, vives mejor, de verdad literalmente vives mejor, más tranquilo puedes hacer más cosas, te sientes como que tu ambiente te nutre en vez que tu ambiente sea hostil y yo quiero eso, una ciudad en la que pueda agarrar un camión y que sea de calidad y que tenga el precio justo, que pueda caminar por las calles y que no estén llenas de hoyos (...) que haya rampas para la gente que las necesita (...) si en el espacio público que es donde convive la gente (...) pones en la cabeza de la gente compartir el espacio, quiénes son más vulnerables, qué se hace, lo empiezan a reflejar en otros aspectos de la vida, en el aspecto laboral, en el aspecto filosófico y al final si es diferente, una ciudad donde el espacio público es sano, es una ciudad que internamente es sana, siento pues, entonces pues estaría más chido (Ollin Monroy).

Convertirnos en una ciudad sana, accesible e incluyente, acciones para promover la movilidad sustentable en la ZMG (...) yo si quiero vivir en un mejor entorno (Mario Silva).

Las organizaciones vecinales en su misma naturaleza buscaron pues lo mejor para su colonia, algunas, el caso de la vía exprés por ejemplo, generaron empatía con las demandas de los colectivos (...) los colegios (...) el apoyo empresarial como la CANACO, COPARMEX, en su momento con Lemus (...) empezaron a apoyar el tema, le dio fuerza (...) las universidades que vinieron a respaldar el discurso que las organizaciones civiles estaban dando y evidentemente el tema político (...) vio un target en el tema de movilidad (Valeria Huérfino).

Como diputado del congreso quiero impulsar toda una reforma de movilidad (...) desde la comisión de movilidad, mi participación en el tema ha sido principalmente abrir la discusión a las organizaciones que tienen mucho tiempo trabajando, yo no soy un experto en el tema, lo que quiero es escuchar a los que sí lo son, a los que tienen muchos años en esto (...) para instalar una agenda por la movilidad no motorizada.

Pues yo he visto que (...) las organizaciones de (...) protección a los ciclistas o de promoción del ciclismo, a diferencia de otros temas, yo lo he identificado desde afuera, si trabajan de manera coordinada, conjunta, o sea lo que yo he visto es que incluso tienen afinidad, personal, son amigos (Alejandro Hermosillo).

La ciudades han crecido en base al petróleo, al desgaste del petróleo, al uso indiscriminado del petróleo, la contaminación que está generando, el caos vial que eso genera, las ganancias económicas de las grandes empresas constructoras de automóviles, el capitalismo que se funda en muy buena medida en todo el rollo del automóvil, dije ¡ah caray! la bicicleta es una herramienta (...) boicoteadora del capitalismo, es anti capitalista, aunque sean 5 minutos, 10 minutos pero del diario utilizarlo, pues estoy de alguna manera contribuyendo a esa cultura ciclista que se quiere instalar en otros espacios de otras maneras, yo contribuyo con 5 minutos de aquí a mi casa (...) un mismo bien puede satisfacer necesidad de entendimiento, necesidad de afecto, necesidad de identidad, yo soy bicicletero entonces te da cierta identidad, entonces (...) como que a partir de ese ejemplo, yo dije, la bicicleta es un satisfactor o un bien muy interesante, aparte por todo el rollo ideológico, sino ya desde esta lógica las necesidades humanas y la paz y los conflictos, yo decía tiene un potencial muy fuerte (Gerardo Pérez).

¿Qué retos vienen?

Se ha avanzado en el tema, faltan cosas que hacer, como ver los temas que se relacionan con el desarrollo de la ciudad de forma integral. Nuevas formas de vinculación entre sociedad y gobierno desde la gobernanza . Han cambiado los escenarios políticos y sociales y eso pide que cambien las dinámicas que se han hecho hasta el momento.

El cambio más importante es la disminución en viajes auto, ese es el cambio más importante porque genera mejores condiciones ambientales, porque genera mejores condiciones de salud pública, porque genera convivencialidad urbana, porque le puede regresar a nuestra sociedad la capacidad de hacer democracia (Feliipe Reyes).

Yo identifico como el principal reto el llevar esta agenda a (...) colonias de la zona metropolitana en donde la bicicleta es un medio de transporte común y que no es un tema

(...) como, de decisión a veces, es un tema, pues obligatorio, moverse en bicicleta y que ellos tal vez no se sienten arropados por esta protección, estos derechos a lo mejor no conocen de estas organizaciones que los pueden defender en casos de atropellos, accidentes y demás, yo llevaría el sistema de bici pública a colonias (Alejandro Hermosillo).

Fortalecer institucionalmente el tema para garantizar que haya dentro de la gestión local, en los gobiernos municipales, un trabajo permanente de política enfocada a la movilidad ciclista (Mario Silva).

Mientras no trabajemos más en la consciencia de la responsabilidad que cada uno tenemos sobre cómo nos movemos, independientemente de en qué decidamos movernos, yo creo que si estamos todavía un tanto atrapados como sociedad en general.

Ahora lo digo como funcionaria, estoy más convencida, después tomar decisiones en esos temas no es tan sencillo, y se necesita aventarse con todo el riesgo a equivocarnos, pero eso nos va a dar la oportunidad para hacerlo mejor la siguiente vez, si creo que hubo funcionarios que si se atrevieron a tomar decisiones.

Mantener un vínculo con el gobierno, porque de qué nos sirven políticas públicas sin presupuesto, de qué nos sirve que quien tome las decisiones no esté sensibilizado con el tema (...) lo que quiero decir ahora más que nunca estoy convencida de la corresponsabilidad (...) tiene que ser de ida y vuelta.

El desafío está realmente ahora en hacer una planeación de la ciudad integral, exige mayor coordinación entre las distintas dependencias del gobierno pero también con los municipios. Y para eso, el reto si me preguntas, ¿qué es lo que hay que hacer ahora? pues no soltarnos de la mano, ni ciudadanos ni gobierno, no habrá una estrategia de movilidad, de cultura vial que funcione si no lo hacemos en conjunto (Patricia Martínez).

Del 2007 al 2016 (...) había como una estrategia, quizás no escrita, pero había un modus operandi de la ciudadanía con el gobierno de todos esos colectivos hacia el gobierno que era no tanto de choque o quizá si de choque pero estar como demandando más, toda esta como estrategia, seguir con esa estrategia al 2016 creo que ese es un error, ¿por qué? porque personas de las que estaban aquí, de este lado, ahora ya están acá, de ese otro lado, creo que tenemos que, aprovechar y capitalizar esta relación que tenemos entre los que están afuera y los que están adentro, que antes los que están adentro ahorita, antes estaban afuera, o sea seguimos teniendo la misma playera, somos del mismo equipo, pero estamos jugando en diferentes canchas (Manu Padilla).

El derecho a la ciudad

Este es un concepto que empieza a posicionarse en el tema de la movilidad. Desde hace varios años se empezó hablar sobre el derecho a un espacio para circular para las bicis de forma segura y con respeto. Donde no cueste la vida andar en bici y que ese concepto sea la punta de lanza para lograr ese objetivo.

Entender que (...) también los que se mueven en bicicleta tienen el derecho a trasladarse de forma segura (...) y por eso tienen derecho a que les destinen un espacio de la vía y que por eso tienen que respetarlo (Valeria Huérfano).

Estamos pendientes de hace año y medio que se aprueben las modificaciones a la ley de movilidad que garanticen ciertos derechos para ciclistas (Elton Osorio).

Internet y sus aportes

En el trabajo de campo en las entrevistas se abrió una línea de investigación inesperada y que abrió una pregunta complementaria nueva. ¿Si en la década de los ochentas ya había existido un grupo que empezó a promover a la bici como medio de transporte porque no impacto en la sociedad, en los medios y gobiernos como en la década del 2000? En la entrevista con Miguel Casares se mencionó la importancia de las redes sociales o el internet como un canal de difusión y contacto con las personas y lo que implicaba hacer difusión para ellos.

Los cuatro (que integraban al grupo) salíamos (...) a hacer promoción (...) íbamos así como barriendo la zona y de repente ahí en la cuadra veíamos a un ciclista que pasaba, ¡órale te toca! y ahí va (...) lo alcanzaba y le daba un volantito, un volantito mal hecho con dibujos mal hechos (...) rudimentarios, nos costaban, porque era papel (Miguel Casares).

Se hace el debate en Facebook, justo estos debates creo que se han dado por esta construcción social, por este cambio social, creo que ahí podemos encontrar como algo bien interesante (Manu Padilla).

Hay que decir que a los grupos de movilidad les tocó ser influyentes en un momento en el que las redes sociales, estaban emergiendo y la gente estaba popularizando, la gente estaba empezando a utilizar Facebook, la gente estaba empezando a utilizar Twitter (Felipe Reyes).

El internet como medio de comunicación y de espacio interacción social es una herramienta o un medio para iniciar debates de las dinámicas en la ciudad. Antes las personas salían a platicar a la plaza ahora esas dinámicas se hacen foros de discusión o grupos de Facebook, cuando caminabas por las calles te encontrabas con alguien y platicabas de temas diversos ahora están navegando por internet y te encuentras a esas personas por telegram, whatsapp o en algún chat. Es ahora internet un espacio donde se representa lo que vivimos en las calles y donde se construyen espacios de discusión que después esas conclusiones o avances las llevamos de nuevo a las calles. De ciudad tangible a la ciudad virtual.

Esto ayudó en la comunicación, ya no gastan dinero, no caminan cuadras para dar el mensaje de persona en persona. Además se suma la creatividad de personas que diseñan imágenes empáticas y simples para comunicar ideas que en el mundo virtual es una base importante para difundir mensajes. Así fue que dio pie a investigar como estas dinámicas técnicas - sociales ayudan al hacer de los grupos ciclistas y los demás actores a posicionar el tema.

Abrió una línea de investigación relevante al tema que fue ya que

4. Dialogo teórico - empírico

El movimiento ciclista, un movimiento social.

Un movimiento social son acciones personales y colectivas realizadas en red de diversos actores (instituciones, colectivos ciudadanos, ONGs, líderes de opinión, académicos/as, sindicatos, universidades, ciudadanía en general) que buscan un cambio cultural y/o social, de paradigmas para acceder a derechos y/o reivindicar posturas democráticas. Buscan incidir en las actividades cotidianas, estilo de vida y políticas públicas de las personas que viven en un espacio. Su tiempo de acción puede ser a corto, mediano o largo plazo y la forma de organización busca no tener líderes y operar en la horizontalidad, generar identidad y solidaridad entre sus integrantes.

Marco de movilización e identificación de adversarios

Los adversarios identificados de acuerdo a un análisis de comunicados emitidos y posturas de algunos de los grupos que integran este movimiento en redes sociales como Facebook, twitter y paginas web, son: el Congreso del Estado de Jalisco y la Comisión de movilidad; el Gobierno del Estado de Jalisco, incluyendo al Gobernador del estado de Jalisco, la Secretaria de movilidad y la Secretaria de medio ambiente y desarrollo territorial, así como el Instituto de movilidad.

A nivel municipal, los adversarios visibles serían los presidentes municipales de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga. También se incluyen a las personas que están en cargos donde se toca el tema.

En el ámbito de la sociedad, se reconocen como adversarios a personas que manejan autos particulares, personas que manejan camiones de transporte público, comerciantes y asociaciones vecinales que tienen posturas encontradas con la promoción de la instalación de infraestructura para el uso de la bicicleta.

El movimiento social empieza a realizar actividades o trabajos que buscan hacer frente a las problemáticas. La visibilización es la base para la posterior movilización. Se

identifican los actores para revertir estas problemáticas que va desde el gobierno federal, estatal y municipal, empresas privadas que fomentan acciones que abonan a la problemática y a la sociedad como parte de un cambio estructural que incide en algunas de la problemáticas como los accidentes viales, buscando cambios de hábitos de movilidad, desde el uso excesivo del automóvil y la falta de respeto o cultura vial que suman elementos al problema.

Las organizaciones ciudadanas realizan actividades para promover o posicionar un tema en específico para un cambio de paradigma en la ciudades o espacios donde viven y se desarrollan. En este caso el uso de la bicicleta como medio de transporte que abona hacia una movilidad sustentable. Las acciones y actividades tienen repercusión en la sociedad y en el actuar del gobierno, cuando el tema empieza a generar una masa crítica en la misma que empieza a llamar la atención. Estas incidencias pueden ser negativas o positivas pero al final son los primeros pasos para un cambio en las dinámicas de la ciudad en busca de una mejor calidad de vida.

Movimiento ciclista de Guadalajara

“Habitar una ciudad o un territorio es entenderla, comprenderlo. Recorrerlo, manipularlo, compartirlo y entenderlo. La ciudad y el territorio son hechos culturales, y no cabe entenderlo sino a través de los hábitos de conocimiento. Lo que implica tanto aprender como desaprender. Illich insiste en un aprendizaje crucial para nuestro tiempo: aprender a renunciar”. (Saravia, M. marzo de 2004)

El 27 de junio del 2007 un grupo de jóvenes integrado por hombres y mujeres convocaron a un recorrido nocturno que se llamó **Paseo Popular Nocturno - En Bicicleta**. El paseo tenía la “intención de ser una fiesta callejera, retomar el espacio público y rodar iluminados en la noche para hacernos notar, fomentar el uso de la bici como transporte cotidiano, disminuir la imagen de la bicicleta como artefacto útil solamente en áreas verdes y despejadas y demostrar lo contrario” (Mario Delgado mencionado por Vaca, A. 2007).

El Paseo Popular Nocturno en bicicleta fue el inicio de un movimiento ciudadano que decidió realizar acciones para visibilizar a la bicicleta como una opción para mejorar la

movilidad en la ciudad y dar alternativas para dejar de usar el coche. Un movimiento social crítico, lúdico, cultural, de todas y todos, que planteó acciones para un cambio social desde la gente para la gente.

Desde entonces los grupos ciudadanos han realizado más que recorridos nocturnos en bici, han difundido el mensaje y los canales de comunicación por medio de acciones muy diversas: manifestaciones, charlas o conferencias en universidades y espacios públicos, publicación de investigaciones, actividades culturales y lúdicas, intervenciones callejeras, talleres de mecánica, elaboración de materiales informativos como revistas y programas de radio y campañas de educación vial. También se han realizado solicitudes de cambios a la ley y reglamento de movilidad del estado de Jalisco, han participado en consejos ciudadanos con gobiernos municipales y estatales, se han realizado foros y congresos como el 2do congreso nacional de ciclismo urbano México en el 2009 y el X Congreso Internacional Hacia Ciudades Libres de Autos (Carfree) en el 2011.

Ante este escenario se empezó a dar un nuevo paradigma de lo que hacemos en la cotidianidad para movernos de un punto a otro. Lo que antes se veía como un medio de transporte para pobres o comunidades de bajo desarrollo ahora se ve como ciudades que van hacia la sustentabilidad y mejora de su medio ambiente, desarrollo social y económico.

Esa fue la semilla para que otras personas empezaran a organizarse para realizar otros recorridos o paseos en otros días y horas, a realizar otro tipo de actividades donde el tema del uso de la bicicleta como medio de transporte es eje central. Se empezaron a formar grupos organizados que desde otra visión o posturas tocaban el tema, todas con un común: la bicicleta.

Hasta el año 2015 se tienen ubicados 64 grupos ciudadanos, cuatro ya están registrados como asociaciones civiles (A.C.). Además 15 grupos que desde el 2007 a la fecha empezaron pero ya desaparecieron o dejaron de hacer actividades.

A continuación se presenta una lista de los grupos u organizaciones ciudadanas en distintos municipios de la Zona Metropolitana de Guadalajara:

- | | |
|--|--|
| 1. Lobos bike | 26. Ciudad para todos |
| 2. Paseo ciclista Tabachines | 27. Univa en Bici |
| 3. Bici free GDL | 28. CicloCUAAD |
| 4. Giro D´GDL | 29. CUCSCicleta |
| 5. Del valle bikes | 30. Rila libre |
| 6. Buhos rodantes | 31. Bicinema (Birula A.C.) |
| 7. Bcrew | 32. Fijalajara |
| 8. PCN paseo ciclista nocturno A.C. | 33. Bici poker |
| 9. Oblatos Bike | 34. Paseo a ciegas |
| 10. Ruta Zapopan | 35. Bici polo |
| 11. Paseo Camaleones (Rueda verde A.C.) | 36. Club de bicicletas antiguas de Guadalajara |
| 12. Poncha2 | 37. Wixabikla |
| 13. GDL en bici movilidad sustentable A.C. | 38. Barbas Bike |
| 14. Tour le Velo | 39. Bici 10 |
| 15. Paz vial | 40. Bici Sur GDL |
| 16. Bici 10 | 41. Bike Back México |
| 17. Echeverría en Bici | 42. Bike Travels |
| 18. Femibici | 43. Disidentes |
| 19. Metropolitano en bici | 44. Eagle Biker |
| 20. Cámara rodante | 45. Guepardos Bike |
| 21. Biciblanca GDL | 46. Ladies Black |
| 22. Súbete a la ciudad | 47. Los Coyotes Bike |
| 23. WNBR Guadalajara | 48. Naranja's Bike |
| 24. Bicitec | 49. Pulzo Zapopan |
| 25. Movilidad ITESO | 50. Osos Polares |
| | 51. Pacific Bikes |
| | 52. Paseo Independencia |

- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| Tlaquepaque | 59. UPA |
| 53. People BikeRun | 60. Valedores Bike |
| 54. Rebeldes Bike | 61. Bike Revolution |
| 55. Rodantes DG | 62. Vía Nocturna Metropolitana |
| 56. Rodantes Nocturnos | 63. Webones Gdl |
| 57. Tequila Bike | 64. Vikingos bike |
| 58. Tonalá en Bici | |

En este universo de grupos ciudadanos las organizaciones mantienen posturas de acción y visiones al realizar sus actividades muy diverso, la mayoría de los grupos realizan rodadas ciclistas por la ciudad y fuera de la misma que es un símbolo del movimiento pero además otras agrupaciones llevan a cabo otras actividades vinculadas a la movilidad sustentable que son:

- | | |
|--------------------------|------------------------------------|
| 1. GDL en bici | 15. Univa en Bici |
| 2. Tour le Velo | 16. CicloCUAAD |
| 3. Bici 10 | 17. CUCSCicleta |
| 4. Echeverría en Bici | 18. Rila libre |
| 5. Femibici | 19. Fijalajara |
| 6. Metropolitano en bici | 20. Bici poker |
| 7. Cámara rodante | 21. Paseo a ciegas |
| 8. Biciblanca GDL | 22. Bici polo |
| 9. Súbete a la ciudad | 23. Club de bicicletas antiguas de |
| 10. WNBR Guadalajara | Guadalajara |
| 11. Bicitec | 24. Wixabikla |
| 12. Movilidad ITESO | 25. Paz vial |
| 13. Ciudad para todos | |
| 14. Bicinema | |

Además, algunas de ellas realizan trabajo en red. Por ejemplo, con la Red Nacional de Ciclismo Urbano se agrupan: Femibici, GDL en Bici, Metropolitano en Bici y la Red

Universitaria para la Movilidad (que agrupa a Bicitec, Movilidad ITESO, Univa en Bici, CicloCUAAD y CUCSCicleta).

Esta otra red de grupos que se organizan bajo el nombre de Colectivo Ciclista Jalisco que son:

- | | |
|----------------------|--------------------------------|
| 1. Barbas Bike | 14. Pacific Bikes |
| 2. Bici 10 | 15. Paseo Independencia |
| 3. Bici Sur GDL | Tlaquepaque |
| 4. Bike Back México | 16. People BikeRun |
| 5. Bike Travels | 17. Poncha2 |
| 6. Disidentes | 18. Rebeldes Bike |
| 7. Eagle Biker | 19. Rodantes DG |
| 8. Guepardos Bike | 20. Rodantes Nocturnos |
| 9. Ladies Black | 21. Tequila Bike |
| 10. Los Coyotes Bike | 22. Tonalá en Bici |
| 11. Naranja's Bike | 23. UPA |
| 12. Pulzo Zapopan | 24. Valedores Bike |
| 13. Osos Polares | 25. Vía Nocturna Metropolitana |
| | 26. Webones Gdl |

Otra clasificación importante son los grupos que nacen en barrios y colonias donde es la base de sus actividades como:

1. Metropolitano en bici (Colonia Las Águilas)
2. Oblatos bike (Colonia Oblatos)
3. Echeverría en bici (Colonia Echeverría)
4. Pulzo Zapopan (Colonia Constitución)
5. Vikingos bike (Colonia San Andrés)
6. Paseo ciclista Tabachines (Colonia Tabachines)
7. Giro D'GDL (Colonia Chapalita)

Otra clasificación de acuerdo a las acciones que realizan, es las visiones de trabajo de acuerdo a su vinculación ya sea con gobierno, ideologías políticas y sociales.

- Antisistémico, grupos que ven a la bici como una herramienta para un cambio desde corrientes del feminismo, la desigualdad social, discriminación social determinado por un estatus económico, de depredación del ecosistema y las dinámicas económicas basadas en el capitalismo.
- Pro gobierno, grupos que tienen un acercamiento a las acciones de gobierno sin una postura critica sobre su actuar.
- Anárquicos , grupos que no esperan ninguna acción del gobierno para fomentar el uso de la bici en la ciudad y que toman las calles desde una visión que es suya por derecho y la igualdad entre todas las personas.
- Lúdicos, grupos que solo realizan acciones con fines recreativos .
- Deportivos, grupos que andan en bici por deporte.
- Políticos, grupos que basan su trabajo en incidir en la política pública a través de leyes, reglamentos, actividades de gobierno, participación en consejos.

Cabe mencionar que existen grupos que pueden combinar diversas visiones o formas de trabajo .

Y lo más importante un numero indeterminado de personas que sin se parte de un grupo empezaron a subirse a la bici y a recorrer sus calles, usarla como un medio de transporte para ir a la escuela, al trabajo, a los centros de reunión. Que desde sus espacios habituales empezaron a hablar del tema, de la información de los beneficios del uso de la bici que los grupos difundían y que ese gran numero indeterminado creo: La masa critica Tapatía ciclista.

El movimiento ciclista de Guadalajara: más que ciclistas

Hablar del movimiento ciclista en Guadalajara implica referirnos a más actores que los grupos organizados en pro de la bici. De la sociedad se han sumando investigadores/as académicos, universidades, empresarios/as, reporteros/as y medios de comunicación, líderes de opinión, políticos/as y despachos técnicos internacionales en México. Además, se han vinculado otros movimientos en temas de medio ambiente como Greenpeace México, de derechos humanos como Amnistía México y grupos que promueven la movilidad peatonal para crear una sinergia integral sobre una movilidad sustentable.

En cuanto a los medios de comunicación, tenemos un listado de programas de radio, líderes de opinión de medios que publican en periódicos y reporteros que el tema les interesa de forma personal y profesional.

- | | |
|--|--|
| 1. Birula radio (Radio UdeG) | 10. Alejandra Guillén (Más por Más) |
| 2. Depa de soltero (91.5 FM) | |
| 3. En bicicleta (Radio Vital) | 11. Araceli Robles (Revista Pasajero 7) |
| 4. Escuadrón camaleón (Canal 58) | 12. Aníbal Vivar (La Jornada Jalisco y Canal 44) |
| 5. Begoña Lomelí (Canal 7) | 13. Valeria Huérfano (Mural) |
| 6. Leticia Fonseca (El Informador) | 14. Héctor Padilla (Mural) |
| 7. Diego Petersen (El Informador) | 15. Andrés Martínez (Mural) |
| 8. Felipe Reyes (Más por Más y Milenio) | 16. Patricia Martínez (Público) |
| 9. Nacho Pérez Vega (La Jornada Jalisco) | |
- Las ultimas 4 personas ya no laboran en un medio de comunicación actualmente.

En el ámbito de las universidades, hay un vínculo fuerte con profesores/as, investigadoras/es que trabajan el tema de la ciudad desde la arquitectura, urbanismo, derechos humanos, en universidades como ITESO, UNIVA, Tec de Monterrey, Escuela superior de Arquitectura (ESARQ) y la Universidad de Guadalajara.

En la arena política, hay también personas que forman parte de partidos políticos que les interesa promover el tema en sus ámbitos de trabajo. Se pueden nombrar por ejemplo a Jesús Casillas (PRI), Miguel Castro (PRI), Verónica Delgadillo (Movimiento Ciudadano), Pedro Kumamoto (Independiente), Alejandro Hermosillo (Movimiento Ciudadano) y Salvador Caro (PRI – Movimiento Ciudadano).

Varias instituciones se han sumado también a la promoción de la movilidad sustentable. Estas son organizaciones que van desde internacional, con presencia en México, que vinculan su trabajo con el tema de la movilidad y derechos humanos y otras que tienen un perfil técnico en la planeación de la ciudad desde la movilidad sostenible.

Encontramos por ejemplo: CTS embarq, ITDP México, Cuadra Urbanismo, CEPAD, Greenpace Guadalajara y Amnistía Guadalajara. Y también la Federación de Estudiantes de Guadalajara (FEU).

También hay empresas o negocios que están relacionados con la bicicleta y que les interesa apoyar para que el tema se posicione y que pueden ser con intereses diversos desde lo económico hasta lo social.

1. El salón de la bici
2. BKT mobiliario urbano
3. La 33
4. Fat on bike
5. GDL 2020 (Organización no gubernamental integrada por empresarios/as de la ciudad)
6. Expo bike
7. COPARMEX

Y finalmente dentro del gobierno algunos funcionarios han sido actores clave como impulsores en el tema como Eugenio Arriaga (Municipio de Guadalajara 2007-2009), Alfonso Petersen (Presidente Municipal de Guadalajara 2007-2009 y regidor por el PAN 2015-2017), Diego Monraz (Trabajo en varios cargos en el gobierno del Estado de Jalisco entre 2006 -2012), Ricardo Villanueva (Funcionario de varios cargos en el Municipio de Guadalajara y el Estado de Jalisco entre 2009 a la fecha), Alfredo Hidalgo (Municipio de Zapopan 2013 – 2015) y actualmente Enrique Alfaro como presidente municipal de Guadalajara y varios ex integrantes de grupos ciudadanos que fueron invitados a trabajar en la administración pública municipal de Guadalajara y Zapopan 2015-2017 como son Patricia Martínez, Mario Silva, Jesús Soto, José Luis Sube, Héctor Sanromán por nombras algunos que quedaron en cargos intermedios pero un numero más grande en puestos administrativos y técnicos. Y finalmente Felipe Reyes y Mario Córdova desde el gobierno del Estado de Jalisco en el instituto de movilidad uno como director de movilidad no motorizada y otros el director general del Instituto de movilidad respectivamente.

Quien hace las acciones

- Sociedad civil
- Universidades
- Empresarios
- Gobierno
- Partidos políticos - Diputados/as

Objetivo de las acciones

- Visibilización del usuario de la bici
- Beneficios del uso de la bici
- Inversión en infraestructura para la bici
- Cambios en leyes y reglamentos
- Cambio de la política pública en tema de movilidad
- Mejora de la seguridad vial

- Empoderamiento ciudadano
- Accesibilidad a la ciudad

Reivindicaciones:

- Derecho a la ciudad
- Movilidad sustentabilidad
- Participación ciudadana / contraloría social
- Ciudad más humana
- Ninguna

Que tipo de acciones realizan:

- Divulgación de información por medio de revistas, congresos, charlas, paginas web y redes sociales (Facebook, y twitter).
- Crear debate en las redes sociales con la publicación de artículos y comentarios sobre movilidad y el uso de la bici .
- Participación ciudadana en consejos ciudadanos en gobiernos Estatal y Municipal
- Aprendizaje sobre el tema desde lo social a lo técnico, asistiendo a talleres, y /o congresos
- Acciones de intervención en la calle como realización de campañas (pega de calcomanías, flash mod, intervención del espacio público por medio de infraestructura urbana y recorridos ciclistas.

Ejes de sus discurso:

- Ambiental / sustentabilidad
- Simplemente rodar / divertirme
- El derecho a la ciudad
- Político
- Cambio social
- Cambio personal
- Cambio grupal

- Estructural

Vinculaciones:

- Entre grupos ciudadanos
- Gobierno
- Universidades
- Especialistas
- Sociedad en general

A quien va dirigida las acciones:

- A la sociedad
- Al gobierno

Esta sinergia entre sectores de la población a pesar de sus diferencias en visiones, formas de actuar, de gestionar, de relacionar, han ayudado a posicionar la importancia de la bicicleta como medio de transporte en distintos ámbitos. Desde sus trincheras han hecho presión social para posicionar en la agenda pública este tema. Como ciclistas que salen de un lugar para llegar a otro, saben que no siempre pedalearán juntos por las mismas calles, tomarán otras rutas, a veces se cruzarán y viajarán juntos, a veces no, pero saben que van al mismo destino.

Qué se busca

Las reivindicaciones del movimiento social van desde cambios en políticas públicas hasta cambios culturales en la sociedad. En una investigación en la redes sociales de algunos grupos vemos cuáles son los motivos y objetivos de sus acciones. A continuación, se presentan las descripciones que cada grupo hace de sí mismo:

Femibici

Visibilizar desde la bicicleta la necesidad de construir una cultura de movilidad diferente, a la medida de nuestros cuerpos, necesidades y tiempos. Esta cultura hace énfasis en la accesibilidad y la seguridad del espacio público. Usar la bicicleta como una herramienta de libertad, empoderamiento, reivindicación feminista, de resistencia y

cohesión en espacios hostiles (vía pública, ciudad). A través del ciclo activismo feminista generar participación ciudadana y política en la búsqueda de cambios estructurales y culturales en el espacio que cohabitamos. Ejercer nuestro derecho a la ciudad. El espacio Femibici es un espacio de aprendizaje libre/compartición horizontal, de empoderamiento femenino, libre de actitudes machistas y transfobas.

Red Universitaria para la Movilidad (RUMGdl)

El interés común que nos une es alzar las voz en pro de una movilidad urbana sustentable e incluyente.

GDL en bici

Difundir e informar sobre el ciclismo urbano, generamos identidad en las personas afines con el derecho a una movilidad urbana. Denunciar la violación de derechos humanos derivados de la movilidad urbana actual. Generar y difundir información sobre las consecuencias negativas de la movilidad urbana actual. Atender e integrar las preocupaciones e intereses de las personas afines a una ciudad más segura, sana e incluyente. Representar las voces de las personas más vulnerables y afectadas por la movilidad urbana actual. Educar sobre la movilidad no motorizada. Influir en la planeación y construcción de las ciudades.

Colectivo Ciclista Jalisco

El propósito de promover la movilidad no motorizada, educación y desarrollo de la comunidad ciclista, así como incidir en políticas públicas en los temas que influyen en el ciclismo del Estado de Jalisco.

Metropolitano en bici

Incentivar el uso de la bicicleta y la movilidad no motorizada, con ello pretendemos concientizar a la gente, el que dejen su auto y salgan a pasear en bici y creando conciencia para mejorar el medio ambiente y el aire que respiramos.

Paz Vial

Mejorar el conocimiento, la protección y el respeto a los ciclistas en la zona metropolitana de Guadalajara.

Paseo Camaleones

Es un recorrido nocturno dirigido por un guía turístico que explica a los participantes puntos turísticos, históricos naturales y culturales de la ciudad. El Paseo forma parte de un programa integral de educación que pretende alentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, como forma de vida sana y como un nuevo producto turístico que aliente la participación de los visitantes de la ciudad.

Bicinema

Nace promoviendo el uso del transporte sustentable, la bicicleta, ligándolo a actividades culturales como lo es el Cine. Promover la cultura y el uso de la bicicleta como un transporte sustentable.

Cámara rodante

Somos un grupo de amigos amantes a la fotografía y a la bicicleta. Cada domingo vamos a pedalear y fomentamos el bici turismo y el ciclismo de montaña.

Rodantes nocturno

Grupo de ciclistas y amigos que disfrutan rodar por toda la ciudad por las noches, siguiendo las bases de Don Gus como base y principio del paseo.

Rila Libre

Es un taller ciclista comunitario. Talleres abiertos y cursos para empoderar a la población y cambiar la movilidad en Guadalajara.

Análisis del discurso

Las reivindicaciones son varias:

- Cambios en las políticas públicas para fomentar el uso de la bici como medio de transporte, mediante la inversión y creación de programas.
- Cambios culturales para mejorar la seguridad en las calles
- Cambios en derechos humanos
- Tener una movilidad sostenible
- Fomentar actividades culturales y de integración social por medio del uso de la bicicleta
- Generar comunidad
- Empoderar a la gente por medio de actividades de formación.

El movimiento ciclista en sus primeros años basaba su discurso en buscar espacios seguros para la gente que usaba la bici como medio de transporte. En el transcurso de los años se ha ampliado el discurso. Ahora se habla sobre movilidad sostenible, una mejor movilidad para todas las personas sin importar el medio de transporte que usen. Sigue reivindicando que la movilidad basada en el uso del automóvil trae problemas a la ciudad pero ahora ven la bici como parte de la solución.

En 2007, el mensaje que se difundía en internet para invitar a las personas al día internacional sin auto afirmaba:

Ante la pasividad de las autoridades que tienen en sus manos resolver los problemas del tráfico y de la movilidad en la Zona Metropolitana, los ciudadanos empiezan a organizarse para manifestar la urgencia de tener acciones que mejoren la circulación y que disminuyan la contaminación en esta ciudad. A todos los interesados en promover el uso de la Bicicleta en la Zona Metropolitana de Guadalajara se les está convocando a la celebración del Día Mundial sin Auto con un recorrido en Bicicletas por las principales avenidas del Centro de la Ciudad (Pérez, G. 2007).

En 2015, GDL en Bici dice en uno de sus comunicados: "...en búsqueda de un cambio social y político para la movilidad sustentable, que tanto necesita esta ciudad... seguiremos aportando para la construcción de una mejor ciudad, donde convivan todos los medios de transporte (GDL en bici movilidad sustentable A.C., 2015).

Se ha transformado el discurso: de problemas para circular en bici y tráfico en las calles a la búsqueda de una movilidad más eficiente, sustentable y sostenible para todas las personas sin importar el medio de transporte y eso a llevado ha extenderse en sus acciones y discurso, replanteando las reivindicaciones que el movimiento tuvo en sus inicios.

El movimiento ciclista del AMG desde el análisis de Marcela Parra busca nuevas formas de ver las causas sociales y que eso anime a la gente a realizar las acciones colectivas como paseos o recorridos nocturno, sumarse a otras causas como derechos humanos para migrantes o de las personas que andan a pie. Buscan otras estructuras de organización. Una de las bases ideológicas del movimiento ciclista son los cambios que se pueden considerar pequeños, cambios en la cotidianidad de las personas a la hora de moverse por la ciudad y donde la bicicleta es la herramienta, buscan mayor autonomía y generar cohesión social desde una identidad común que al final apunta hacia una transformación social sistémica. Las personas, grupos y demás actores han construido un campo de identidad que parte de la constitución de un “nosotros” los ciclistas o las personan que andan en bici.

Este movimiento, desde la perfectiva de Melucci se puede ver como complejo, por los actores que la integran (ámbito político, institucional, empresarial, académico y social). Desde su actuar construyen una identidad mediante la participación en diferentes formas de acción social. Este movimiento también refleja rasgos de procesos sociales que menciona Aquiles Chihu que caracterizan a las sociedades complejas:

Ha creado canales de comunicación para que las personas se involucren como portadores de información para otros sectores sociales y que se preocupen en ser parte de este canal de difusión. Se han creado relaciones sociales significativas para los actores de modo que se involucren más allá de acción. No hay una división entre la esfera pública y privada, ya que ven que los dos ámbitos son parte del cambio. Trabajan en desarrollar una conciencia más amplia donde los problemas locales se relacionan a

otros niveles regionales, nacional e internacionales.

Desde los conceptos de Marcela Parra y Hans Peter el movimiento busca “la identidad como principal variable explicativa de la acción colectiva, donde los actores luchan por construir nuevas identidades como medios para crear espacios democráticos y acción autónoma” y “redes de parentesco y amistad, redes informales que se generan entre activistas, comunidades de movimientos”.

Las acciones colectivas o individuales de los actores del movimiento ciclista son “una respuesta a los cambios en las oportunidades y las restricciones políticas donde sus participantes responden a diferentes incentivos, que pueden ser ideológicos, materiales, partidistas o grupales, y estos pueden ser prolongados o episódicos (Tarrow, S., 2004)”. Las acciones que se realizan van desde “breves, mantenidas, institucionalizadas y subversivas” (Alonso, J. 2013) y no hacen distinción de actores que pueden trabajar en red para incidir en espacios políticos, sociales e institucionales con propuestas de cambio.

El movimiento ciclista es un tipo especial de esa acción colectiva, pues además de la actuación voluntaria a favor de una causa hay una identificación de adversarios y se dinamiza un procesos de formación de identidades y que mientras reconozca intereses colectivos, puede unirse con otros y piense que existe oportunidad de que su protesta tenga éxito (Alonso, J. 2013).

El trabajo del movimiento ciclista se realiza en red donde se tiene un objetivo en común que es fomentar el uso de la bicicleta donde se reconoce una similitud de ideas o de cambios. No existe una relación lineal, sino más bien circular (Ibañez, 2005).

En el caso de Guadalajara en el tema de la movilidad se puede afirmar que algunas acciones han construido sinergias donde actores que pueden relacionarse con búsqueda de intereses personales o procesos no horizontales han ayudado en las victorias de frentes como el caso de la crítica a la construcción de la vía express, donde diputados,

vecinos, la cámara de comercio, organizaciones civiles, personas, universidades se sumaron para lograr un objetivo muy específico de lucha.

Se logró un cambio de paradigma en la implementación de obras de este tipo que ayudan al objetivo general del movimiento: un cambio en las formas de movilidad. Buscan además un cambio cultural y/o social, de paradigmas para acceder a derechos, para hacer frente a opresiones y/o reivindicar posturas democráticas. Buscan incidir en las actividades cotidianas, estilo de vida y políticas públicas. Las personas se movilizan en universos de sentido y destaca la formación de identidades (Alonso, J. 2013) y como afirma Melucci ha se han ido estableciendo lazos de solidaridad.

El movimiento ciclista se finca en derechos culturales (tanto individuales como colectivos); en búsqueda de dar sentido a la existencia, logran la combinación de lo personal y lo colectivo, de lo singular y lo general, y promueven otros modos de vida y de consumo (Wieviorka, 2003, Alonso, J. 2013). La emancipación de la lucha no es política, sino ante todo personal, social y cultural. Se amplía la noción de política.

Salen del marco liberal de distinción entre estados y sociedad civil por lo que promueven una obligación política horizontal entre ciudadanos/as, en donde la participación y la solidaridad concretas lleven a la formulación de la voluntad general (Rousseau) para fundar una nueva cultura política, propugnan por una política no institucional. Aunque estos movimientos no puros o claramente definidos. Como menciona de Sousa Santos se han venido gestando movimientos emancipatorios poderosos que se caracterizan por su innovación y propuesta de transformación social (Sousa, cita Alonso, J. 2013).

Se traza multiculturalmente la emancipación social, el movimiento ciclista plantea la democracia participativa como una política de acción social. Han transitado de la acción conformista a la acción rebelde. Hay conciencia de la necesidad de sociabilidades alternativas.

El movimiento ciclista promueve redes de solidaridad como lo menciona Aceros y Mozca en el libro del Jorge Alonso (2013) al igual que identidad, orientada a la implementación de valores culturales. Busca cambios culturales centrados en el cambio de las personas, basándose en que nadie sabe todo y todos sabemos mucho. Solos y solas es más difícil un cambio comunitario que haciendo una masa crítica de mismos intereses con las mismas dinámicas de relacionarnos haciendo redes con nuevos valores y una visión de colectividad.

En palabras de Zibechi: se trata de las revoluciones de la gente común (Zibechi, citado en Alonso, J. 2013). En esto las personas tratan de organizarse de otra forma, rompiendo el paradigma de que son necesarios líderes que dirijan los trabajos. En este cambio se busca romper esas prácticas y se podrían llamar antisistémicos en cuanto a que se organizan de forma horizontal. Todas las personas son iguales, se pueden tener representantes pero que salen de la base social del movimiento y con representaciones rotativas. Se realizan asambleas o reuniones donde se toman acuerdos en conjunto, estas dinámicas van formando redes donde se fortalece la identidad al estar participando en los procesos y dejar que se los apropien y se sientan parte de él, finalmente esto puede generar solidaridad, la idea de los bienes comunes (Holloway, cita en Alonso, J. 2013).

Desde la perspectiva de Holloway se destaca cómo la gente está haciendo cosas y no espera que el Estado o el capital le resuelva sus problemas además de no querer tomar el poder para cambiar las cosas sino más bien hacer cambios desde abajo o como él lo llama, pequeñas resistencias al sistema que pueden ser no reconocidas o son invisibles hasta que no sean masivas comunes (Holloway, cita en Alonso, J. 2013). La paciencia es importante, estar focalizados en los temas de su lucha hasta que se vaya agrietando en sistema que les hace movilizarse.

El movimiento ciclista está planteando nuevas formas de organización, abriendo frentes de posturas a problemas ambientales, de derechos humanos, económicos, sociales que pueden iniciar en coyunturas de cualquier tipo que van más allá de lo político y que no necesariamente deben ser masivos, la acción “grande” puede no estar ligada a decidir

sus acciones.

Salen a las calles a manifestarse en momentos clave haciendo visible sus objetivos pero también se manifiestan haciendo propuesta en micro espacios, por ejemplo el movimiento ciclista en la ciudad de Guadalajara donde la gente que se identifica con su mensaje sale a usar la bici en la cotidianidad y se puede decir que se manifiesta y propone al mismo tiempo. Da el ejemplo hacia otras personas y busca un cambio social desde su identidad.

El concepto de desarrollo para la ciudad esta cambiando, poco a poco, pero va pedaleando hacia una nueva forma de concebir su desarrollo y dinámicas de vida. Se ha posicionado un tema que era invisible como un fantasma en la ciudad y que gracias a un movimiento ciudadano que desde acciones, críticas y propuestas han hecho que los gobiernos empezaran a modificar políticas en pro de una alternativa de movilidad en la zona metropolitana de Guadalajara.

Un nuevo estilo de vida se está gestado en la ciudad que se preocupa más por su impacto a los ecosistemas, desde un repensar y reconocer nuestras responsabilidades para dejar una ciudad sustentable para las nuevas generaciones que vienen. Para que tengan más opciones para vivir y disfrutar los espacios.

La dominación del coche y el derechos de la bici en la ciudad

La sustentabilidad urbana y periurbana está creciendo, gestándose lenta pero segura para buscar un desarrollo económico re significándolo desde la economía ecológica y el activismo verde. Esto pone a prueba las viejas formas de pensar el mundo, pensando que somos parte de un todo y que tenemos que avanzar pensando en el disfrute de los ecosistemas para muchas especies y no solo la nuestra.

La movilidad sustentable ha sido un término que se ha posicionado en la ciudad, entre la gente y los políticos, pero se ha avanzado poco por parte de las acciones del gobierno.

Se ha hecho mucho por parte de los grupos organizados para poner este tema en la agenda pública, en las charlas de café, en la cotidianidad y en los medios de información.

La ciudadanía ha tomado consciencia de que somos parte del problema y a su vez parte de la solución, que el desarrollo de la ciudad está relacionado con lo que hacemos en la cotidianidad. La participación ciudadana es pieza clave para nuevas políticas públicas y para encontrar soluciones junto con el gobierno, dos engranes importantes para el desarrollo hacia la sustentabilidad de la ciudad. El activismo “verde” no solo es color sino una forma de vida y no es difícil llevarlo a cabo, basta a veces con sacar la bicicleta y pedalear. Para una parte de la población puede sonar radical pero si nos informamos, discutimos y organizamos en comunidad sobre estos temas lograremos cambios.

De acuerdo con la ONU, en las ciudades viven actualmente más del la mitad de la población del mundo, y para el 2050 se espera que llegue al 66%. Las ciudades son espacio de mucha diversidad desde lo religioso, étnico e ideológico. Se realizan diversas actividades que son parte de la cotidianidad de las personas que viven en ellas. Trabajar, estudiar, divertirse y para todo esto es necesario trasladarse de la casa al lugar donde realizamos dichas actividades. Esto lo podemos hacer a pie, en bici, en moto, en coche o en transporte público, deberíamos tener también diversidad de opciones de movilidad.

Sin embargo, desde hace varias décadas el automóvil empezó a “dominar” o tener más relevancia. Se convirtió en símbolo de desarrollo económico, personal y de la sociedad. Los gobiernos construyeron calles más amplias, el auto se convirtió en una aspiración. Esto dio paso a millones de coches en la ciudad, se construyeron leyes, reglamentos y se facilitó su acceso en la ciudad. El problema fue que le dimos demasiada importancia a un medio de transporte y dejamos al lado la otra diversidad que otras personas usan por convicción o necesidad se dejó de invertir, la gente empezó a pensar que los espacios eran solo para unos y no para todas las formas de movernos, una idea de que las calles son para movernos rápido para cumplir las metas de desarrollo. Un legado del arquitecto Le Corbusier, pensar que una vialidad es efectiva si permite el paso eficiente de los

coches a cierta velocidad, si permite llegar rápido al trabajo y que para lograr ese fin el espacio del coche y solo para el coche debe estar garantizado.

Ante estos hechos empezó a crecer un malestar o una sensación de que algo no estaba bien, que este modo de movernos que dominaba no era el único. Se alzó la voz para exigir el acceso a otras formas de movilidad en las calles, ya dominadas por los coches y se empezó hablar de un concepto o idea que ya estaba dando vueltas por otros lados del mundo: el derecho a la ciudad.

De esta forma personas se fueron organizando para hacer frente a una falta de accesibilidad en las calles para el uso de la bici como medio de transporte, empezaron a cuestionar la formas como se desarrollaba la ciudad y denunciaban cómo el coche violentaba otros derechos como al medio ambiente sano, a un derechos de libre tránsito sin violencias causadas por los accidentes viales.

La bici se ha convertido en una herramienta de lucha de derechos por la ciudad, se amplía no solo a movernos, sino a unirnos en la búsqueda de derechos colectivos y no solo personales y de nuevos paradigmas de cómo vivimos y somos parte de la ciudad.

El derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización (Harvey, D. 2012, p. 20).

Sin reivindicarlo de forma tácita por algunos actores del movimiento ciclista, se fue trabajando por el derecho a la ciudad. Se empezaron a usar frases como “Mismas vías, mismos derechos” y “La ciudad somos tod@s compártela” en playeras, calcomanías. Es una búsqueda por estar bien en la ciudad, por el disfrute pleno a lo que ofrece o puede ofrecer cuando se da un acceso pleno a sus servicios, a un sistema socialmente sustentable. Como plantea la iniciativa de Verónica Delgadillo Diputada Federal de Movimiento Ciudadano ante el congreso federal para reformar el articulo 4 de la constitución agregando el tema de el derecho a la movilidad.

“El Estado debe garantizar este derecho bajo un sistema integral de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita un efectivo desplazamiento para la satisfacción de las necesidades y pleno desarrollo de toda persona” (Delgadillo, V. 2016)

Andar en bici: una propuesta - acción por la sustentabilidad

El pedalear por la ciudad se puede ver como un acto que busca un cambio en la forma como nos movemos. El uso de la bici trae beneficios de salud y económicos, trae beneficios ambientales y de seguridad en las calles de la ciudad. Brinda una nueva perspectiva de planeación, hacia ciudades más sustentables. Cambia paradigmas sobre la forma como nos movemos frente al modelo dominante de construcción de ciudad, que privilegia al automóvil privado en las últimas décadas.

Andar en bici es visto como un acto revolucionario y antisistémico. La bici también fue y es una herramienta o símbolo de emancipación de las mujeres ante la búsqueda de sus derechos y en los cambios sociales para darles su lugar como personas con derechos en la sociedad y al ciudad:

La bicicleta fue uno de los primeros vehículos a los que las mujeres tuvieron acceso. Poderse mover sin un acompañante o sin el control del conductor del carruaje les aportó el control de sus movimientos. Algo impensable hasta entonces. Las sufragistas, esas señoras burguesas que luchaban por el voto femenino, usaron los velocípedos como emblema de su libertad. “Maquinas libertadoras”, las llamaban (León, P. 2011).

Refuerza la autonomía de las mujeres, empezó a romper imaginarios de represión, dominación del hombre frente a la mujer.

Andar en bicicleta es un acto político y de resistencia; montando la baika nos conectamos con los sentidos, con la mirada que rueda al horizonte, con la piel que surca el aire o el agua que nos azota, con el cuerpo hecho fuerza, potencia. (MGR, S/F, 2016).

Hablar de bicis es también hablar de cambios sociales y políticos, de dinámicas en espacios públicos que reprimen y dominan a otras formas de movernos. En la economía de muchos países es muy importante el mercado que genera la industria del automóvil, y México no escapa de eso. Pedalear por las ciudad se puede considerar un acto de resistencia ante las dinámicas de una ciudad que construye calles, pasos a desnivel y puentes para coches, Es hacer un acto político.

Como consecuencia de invertir mayoritariamente en el automóvil privado, Guadalajara sufre las condiciones y problemáticas actuales: altos niveles de contaminación del aire, un índice de accidentes en las calles, invasión de espacios peatonales y un incremento en la desigualdad. Se buscó una forma de hacer frente y la bici fue vista como el medio. Andar en bici es mandar un mensaje de que personas están organizándose o actuando por un cambio y que buscan cambiar las dinámicas de la movilidad desde el mercado, el gobierno y la cultura en la ciudad.

No todas las personas andan en bici por la misma razón, algunas lo hacen por necesidad, otras por deporte, algunas por convicción. Están las personas que por cuestión económica se vieron obligadas andar en bici para ir a su trabajo o escuela, y existen grupos que realizan actividades lúdicas o para hacer ejercicio. Varios grupos ciclistas hacen recorridos nocturnos y no realizan actividades políticas. Tenemos diversos grados de acción pero a su vez todos valiosos, porque comparten el mensaje: la bici busca un cambio en las condiciones de la ciudad.

Varios grupos y personas del movimiento ciclista en Guadalajara cuestionan las causas de la problemática en la movilidad y sus repercusiones y realizan acciones de incidencia política. Buscan información técnica y social para seguir incentivando la bici en el imaginario de las personas en la dinámicas de cómo nos movemos y reivindican que la bici es un pretexto para buscar cambios de diversos ámbitos.

Existen actores que usan el tema de la bici con otros fines como posicionarse políticamente en elecciones a cargos populares, para vender sus productos y posicionar una idea de bienestar relacionado con la bici. Se apela al sentido de libertad que genera la imagen de andar en bici.

Hay personas que se mueven en bici para ir a su trabajo o para ofrecer un servicio como jardinería porque no tienen dinero para moverse en transporte público o por tener horarios nocturnos. Sus condiciones económicas no les permiten comprar y mantener un

coche y no les queda otra que andar en bici pero tal vez cuando puedan intentarán comprar uno y dejar a la bici.

Pero ninguna de estas razones son menos que otras; andar en bici en esta época de grandes avenidas para coches, en que el tipo de coche determina tu nivel económico social, y las grandes inversiones para el automóvil determinan en México el grado de desarrollo de la ciudad, es un acto de rebeldía ante el sistema:

Hacerle la guerra al petróleo, al parque automotriz saturado, a la soberbia y arribismo de quienes van incluso a la esquina y en un contexto urbano montados forever alone en sus 4 x 4, nos hace ser activistas muchas veces sin siquiera proponérselo. Porque la bicicultura va contra los créditos automotrices, las emisiones de carbono, los estresantes tacos, la urgencia por cambiarse a un último modelo, al sedentarismo y la falta de salud y le dobla la mano al inepto sistema público de transporte. (Hermosilla, K. 2013).

Ciudad material, ciudad virtual: Incidencia social en la ciudad

Una de las herramientas para la incidencia social con más fuerza de los grupos ciclistas es la red social de Facebook. Esta ha sido un elemento clave junto con las páginas web y twitter, para difundir posturas y comunicados así como realizar invitaciones a las acciones. El análisis de la incidencia social de basará en la dinámica en la red social de Facebook, donde existe un grupo llamado GDL en bici con más de 22,000 integrantes. ¿Cómo se proyecta en la web el uso de la bici como medio de transporte y su relación con la ciudad (políticas públicas, espacios públicos, derecho a la ciudad)?

En los últimos años la forma de vivir la ciudad y representarla en nuestro imaginario se ha movido. Lo que antes solía ser una charla de café, un foro de discusión o un espacio físico para la reflexión de lo que vivimos o vemos en las calles se trasladó a otro espacio con otros conceptos y lógicas (algunas con similitudes) que es el internet. Cibercultura, cibersociedad, ciberciudad son conceptos que se han estado posicionando por las nuevas dinámicas sociales. Lo urbano, la imagen de la ciudad se proyectó a otras formas de comunicarnos y de relacionarnos en el internet. Dinámicas sociales muy parecidas en lo físico se empezaron a realizar en el web:

La ciberciudad no tiene edificios, pero sí tiene direcciones; no tiene calles, pero sí tiene nomenclatura; no tiene lugares por donde caminar, pero sí por donde navegar. Su territorio es otro, su espacio es distinto, sus normas de conducta se parecen a las exteriores, pero son distintas. Sus ciudadanos son los mismos que los de las ciudades de los directorios telefónicos, pero no son los mismos, su comportamiento puede presentar grandes variaciones, su identidad es mutante, su presencia es etérea. (Galindo, L. 2005).

El tejido social se va formando de otra forma, bajo otros criterios para formar comunidad que va dando una imagen distinta de la ciudad. Pero a pesar de hablar de ciudad y ciberciudad como dos espacios separados por sus características y similitudes empieza un proceso de hibridación del espacio urbano físico:

El espacio urbano híbrido físico-digital, es el espacio resultante de un proceso de hibridación espontánea o programada entre un espacio público físico y un espacio procomún digital, obteniendo un nuevo tipo de espacio, que comparte las características de ambos espacios originales de forma complementaria, actuando como un espacio de convergencia para sus actividades y escalas en las que se desarrollan (Ferusic, R. 2012).

En el caso del tema de la movilidad en bici existe ese espacio urbano híbrido físico-digital que es el grupo de Facebook llamado GDL en bici. Aquí integrantes de ese grupo suben fotos y comentarios de lo que viven en la calle. Denuncias, propuestas, sugerencias y anécdotas de cómo perciben el espacio público físico y en el grupo de Facebook es donde discuten noticias, artículos de temas locales, nacionales y de otras partes del mundo para proponer o fijar una postura.

Espacio público es un cruce de caminos que ha visto crecer la ciudad, un punto de encuentro para los vecinos, escenario de infinitas historias y relaciones de generaciones de la gente del barrio, en definitiva es el punto de confluencia de todas las sensibilidades, ideas y vivencias de la gente que hace la ciudad, sus ciudadanos. Pero también es el testimonio de la evolución de una ciudad, y no sólo de su infraestructura urbana, sino también de sus habitantes. Así que, el espacio público es algo que pertenece a los ciudadanos, y que toda ciudad necesita, de hecho el propio sistema capitalista necesita estos espacios (Ferusic, R. 2012).

Los espacios digitales son entornos digitales que cumplen la condición de ser una red distribuida de nodos de información y de acceso libre por parte de los usuarios, productores y consumidores de la misma, que en definitiva son los generadores de estas redes basadas en internet. Tienen tres características de comunicación: unidireccional, bidireccional y multidireccional (Ferusic, R. 2012). Este sería el grupo de Facebook que cumple las dos condiciones, entre varias cosas es un nodo de información donde las

personas que lo integran ponen información y es de libre acceso (este está orientado a información relacionada con este tema y existe un reglamento que da las pautas del tipo de información de acuerdo al objetivo del grupo).

La diferenciación entre espacios y comunidades físicas y virtuales está ya superada. Asistimos a un proceso de hibridación que modifica nuestras identidades individuales, comunitarias y territoriales. Internet ha facilitado el desarrollo de redes globales, pero paradójicamente se ha reconocido menos su influencia en los entornos locales. Sin embargo las tecnologías digitales modifican radicalmente la forma en que nos relacionamos y organizamos en nuestro entorno de modo que vivimos ya en territorios en que lo digital es tan relevante como lo físico (Juan Freire citado por Ferusic, R. 2012).

El espacio digital facilita el intercambio de información y de hecho lo potencializa al pasar de lo local a lo global, a ser un espacio de co-creación de contenidos y tener diálogos, discusiones de la concepción del espacio público físico con la ayuda del internet para aportar información.

El espacio público debería ser una construcción colectiva, que antes estaba limitada a círculos de discusión cerrados en espacios físicos de toma de decisión, ahora el internet abre la puerta para otras formas de participación. Solicitar información por medio de portales web, difundir la información por las redes sociales, crear chats de discusión para abrir la participación, contactar a los tomadores de decisiones del gobierno para abrir canales de comunicación.

Para el análisis de cómo se representa el espacio público o lo que pasa en la ciudad en la redes sociales, en este caso un grupo de Facebook, un concepto que ayuda a intentar entender cuál es la visión del espacio y en ocasiones hacer una construcción colectiva de reivindicaciones ante una problemática es el concepto de representaciones sociales (RS):

Son pertinentes para estudiar la comunicación como producción de sentido, tanto en sus manifestaciones mediáticas como cotidianas. La noción de representaciones sociales podría servir para ampliar el espectro de las estructuras de conocimiento con las que se divulgan sentidos sobre los grupos y los objetos sociales, trascendiendo los usos típicos de las nociones de sesgos y estereotipos". (Rodríguez, T.,2009).

La teoría de las representaciones sociales es la posibilidad de estudiar cómo distintas cogniciones y creencias culturales se organizan jerárquicamente para comprender un objeto en un grupo social dado, y destaca los procesos sociales de comunicación y

discurso en que surgen, se afianzan y se transforman. Los conceptos de cultura, estructuras mediadoras, sentido común, conocimiento ordinario, *habitus*, cognición compartida, modelos culturales, son algunas categorías con las que el fenómeno que llamamos RS tiene puntos importantes de convergencia. (Moscovici, 1988)

Son imágenes que condensan un conjunto de significados; sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que sucede, e incluso, dar un sentido a lo inesperado; categorías que sirven para clasificar las circunstancias, los fenómenos y a los individuos con quienes tenemos algo que ver; teorías que permiten establecer hechos sobre ellos (Denise Jodelet citada en Rodríguez, T. 2008).

La Teoría de las RS estudia

"la manera como grupos sociales (o en una escala más amplia, sociedades o culturas) conceptualizan un objeto material o simbólico", al mismo tiempo que analiza las diferencias manifiestas en esos sistemas de conceptualización dentro de un grupo o entre grupos sociales (Moscovici, 1988).

Las RS son entendidas como modalidades del pensamiento de sentido común que se generan, permanecen y transforman mediante procesos comunicativos cotidianos y mediáticos (Moscovici, 1979 [1961]; Farr, 1986). Moscovici escribe: "La fórmula es corta: no hay representación sin comunicación y no hay comunicación sin divergencia".





De acuerdo con el modelo clásico de Moscovici que contempla tres componentes principales:

- Información, está avisando la persona que en cierto lugar no dejan estacionar bicicletas (no hace mención del lugar en el primer post).
- Actitud, la imagen va acompañada con un comentario que hace representación de la actitud que tiene, que es de desaprobación al decir “chale”.
- Campo de representación, acompañado con un comentario de lo que para él representa este mensaje.

Después le siguen comentarios de integrantes del grupo que fijan una postura sobre la foto y empieza un debate de diversas posturas. “En una representación social entran en juego actitudes, opiniones, esquemas, creencias, valores, metáforas, informaciones e imágenes que le dan cuerpo y estructura” (Moscovici, 1988).

Tomando en cuenta la propuesta de definición de RS: las representaciones asumen una configuración donde conceptos e imágenes pueden coexistir sin exigir uniformidad, donde la incertidumbre y los malentendidos son tolerados para que la discusión pueda seguir y los pensamientos circular (Moscovici, 1988: 233).

Aquí retomando los comentarios se refuerza la definición al ver que cada persona le da una representación a la imagen. Unas personas reprobando el hecho de no dejar

estacionar las bicicletas en el espacio, otras buscando una explicación de el porque no deja la empresa o negocio hasta resignación y simplemente enojo.

Moscovici propuso que para considerar a un objeto como el de una representación social debían cumplirse, al menos, tres condiciones: a) la *dispersión de las informaciones* (p. ej. la existencia de múltiples debates mediáticos); b) la *compulsión a la inferencia*, en el sentido de una presión por desarrollar comportamientos y discursos frente a objetos que se conocen poco; y c) la *focalización* selectiva de grupos e individuos, en la medida en que su ubicación determinará el interés o desinterés por ciertos aspectos del objeto.

Dos características que tienen las RS son la objetivación y el anclaje. La objetivación es el proceso de transformar información abstracta en conocimiento concreto, a través de la comunicación, que culmina con la creación de significados figurativos, metafóricos o simbólicos compartidos en distintos grados. El anclaje, consiste en la incorporación de los eventos, acontecimientos, significados extraños a categorías y nociones familiares dentro de un grupo social específico (Clémence, 2001).

Cuando se estudia la RS de algo se está estudiando principalmente:

a) lo que piensan los sujetos, llámese, producto, imagen o contenido con referencia a un objeto; b) cómo los sujetos piensan el objeto, cómo lo construyen y lo utilizan, es decir, los procesos cognitivos y comunicativos (colectivos de pensamiento e intercambio social) que elaboran ese contenido, lo crean y lo transforman; c) por qué los sujetos lo piensan o lo expresan de una manera determinada, esto es, cuáles son las funciones prácticas y comunicativas, y sus confrontaciones en la elaboración de una realidad común (Gaffié, 2005).

Nos encontramos ante representaciones sociales cuando los individuos debaten temas de mutuo interés o cuando se hace eco de los acontecimientos seleccionados como significativos o dignos de interés por quienes controlan los medios de comunicación (Farr, 1986). En este sentido, es importante comprender que si bien las RS implican la red de creencias e imágenes que emergen en el marco de una comunidad cultural local, o un grupo social específico, también circulan en una esfera transubjetiva, la del espacio público y social.

Las representaciones sociales son imágenes y palabras (que organizadas describen una representación ya sea del espacio o social) o la combinación de ambas que generan conocimiento. Una comunicación integrada por ideales, valores y metáforas del espacio público o de vivencias en la ciudad con diferentes interpretaciones que al estar en un ámbito público genera diferentes lecturas desde las posturas de análisis de cada persona pueden dar una lectura de la una representación colectiva del espacio y crear procesos de construcción de realidades que pasan de lo online a lo offline.

Este espacio (grupo de Facebook) es un lugar que por medio de la comunicación que se da entre pares por medio de imágenes y comentarios textuales es una forma de la transformación de la cultura por medio de los debates de significados de postura, creencias, nuevo conocimiento en continuo análisis y que le da sentido desde lo individual hasta lo colectivo al ver un espacio público diferente desde de una análisis de una representación social del espacio.

Nuestra identidad se basa en la comunidad, de un yo ante los demás, de lo que soy ante los demás, es una percepción individual y colectiva de ida y vuelta. Que nunca deja de mutar, de muchas identidades de acuerdo al tiempo y lugar. La identidad en lo análogo está asociada en lo que comunico físicamente (cómo me visto, color de piel, pelo, rasgos físicos, hasta los bienes materiales que tengo) y en lo que comunico verbalmente (posturas, dichos, comentarios). Es suma de factores en el ir y venir de lo que comunican me dan un lugar en la comunidad donde vivo.

Ahora pasamos a la identidad online o virtual, que pasamos de lo análogo a otro espacio con características diferentes a otro contexto donde los comportamientos son diferentes. En la red podemos cambiarnos de nombre, de edad, de color de piel o de apariencia, adoptando tales identidades que, apriori, sólo afectan al individuo (Muros, B. 2011). Ciertas practicas que en lo análogo sería más difícil hacer, las podemos hacer como tener otra identidad para representarnos bajo otros valores.

En las redes sociales de Guadalajara es más evidente cómo nuevos procesos de comunicación y de participación ciudadana se están posicionando. El movimiento

ciclista mantiene una comunicación basada en facebook, twitter y páginas web con la gente. La mayoría de los actores tienen un canal de comunicación antes mencionados. Se realizan actividades de apoyo a otros problemas sociales o políticos que no están relacionados con el tema de movilidad, se usan otras plataformas como avaaz o se vinculan con otros movimientos sociales para realizar campañas de presión sobre temas de derechos humanos, entre otros. Esto conlleva a una construcción de nuevas relaciones de lo público y político.

Lozada (2011) menciona que las personas reflejan en la red visiones políticas que salen del debate que están fuera de la misma red, cuando están en espacios públicos o privados entre amigos, familiares, compañeras/os de trabajo o de un colectivo ciudadano y que en ocasiones es son monólogos catárticos.

Ya la red en este caso es un espacio de acción política ya que remplace espacios como las reuniones vecinales que los antiguos presidentes municipales realizaban como “lunes contigo”, que era un espacio de reunión con vecinos o personas para tocar temas públicos o denuncias. Un espacio que abona a la participación junto con consejos ciudadanos, teléfonos de contacto.

Aquí ya hablamos de que las personas que se expresan por internet no es una entidad paralela, ni menos real que aquella que va a reuniones o camina por las calles: “no es decidir si se trata de realidad o ilusión [...]. Todos los contenidos, que ellos sean cosas o personas, que participen o no de nuestra vida interior, que ellos sean reales o imaginarios tienen una vida propia” (Moscovici, 1976).

Entre varias de las acción del ciber-ciudadano/a está el click activismo que lo utilizan para informar y visibilizar problemas, denuncias y posturas políticas y a su vez hacer llamados a la acción en lo online y offline. Estos crean espacios de participación en redes generalistas, o como lo han denominado algunos autores, parapolíticas (Resina, J., 2010), puesto que si bien en ellas confluyen temáticas de diversa índole, suelen aprovechar sus múltiples cualidades y aplicaciones para gestionar contenidos políticos. (Henríquez, M. 2011).

El Activísimo on line y los nuevos movimientos sociales ponen de manifiesto procesos de cambios en tres esferas distintas, pero interrelacionadas: las formas de acción, información y organización social. (Henríquez, M. 2011) Los post, twits, comentarios o “Me gusta” son las herramientas con las que se invita a los cibernautas a discutir, reflexionar y denunciar. Las palabras y las imágenes se transforman en las pancartas, gritos, panfletos y aplausos con la que los activistas marchan por la red y adhieren a movilizaciones con cuyas causas logran identificarse. “Estos nuevos cursos de acción se validan entre los internautas y adquieren valor, pues a través de ellos se ejerce la participación social” (Henríquez, M. 2011).

El internet ha expandido las acciones y la forma de participar de la gente en eventos de los movimientos sociales, encontramos una gama amplia como:

- Foros de análisis, congresos en línea.
- Charlas en chat
- Firma de cartas de apoyo
- Presión actores clave por medio de tormentas de tuiters, envío de correos electrónicos.
- Difusión de información
- Hasta boicot o actos de “vandalismos” a espacios virtuales

Esto ha ayudado a integrar más personas que por tiempo, trabajo o limitaciones de cualquier índole pueden sumarse y ser parte de movimientos sociales. De esta forma se ha podido llegar a más personas, que estén informadas. La televisión y la radio empezaron a perder hegemonía y poder de control al pasar a otras formas de comunicación más participativas e incluyentes.

Pero el click activismo tienen su lado negativo:

- Puede fomentar una práctica retórica pero poco comprometida.
- En el plano real no siempre recibe la misma respuesta de convocatoria.
- El internet es un medio de comunicación con mucha vigilancia del estado.

- Puede generar poca identidad de la persona con la causa.

El click activismo se vuelve una opción viable para convocar, organizar y difundir el movimiento. Sin embargo, es importante que la participación social no se encierre en los canales virtuales para que pueda transformarse en una voz real para estos movimientos.

A pesar de que el internet puede ser un espacio que tiene debilidades se ha convertido en lugar donde todas las personas pueden ser actores políticos sin importar “cuán orgánica sea su pertenencia” (Velasco, M. 2013). Aquí pueden pasar de largo los colores, preferencias partidistas, sindicales. Abre oportunidades para crear espacios horizontales donde todas y todos pueden estar con su par y empezar a crear una madurez política en la ciudadanía.

Se está consolidando una plataforma de organización que puede tener errores pero que eso le da un valor ya que ayuda a la formación de nuevas personas que quieren ser parte de acciones colectivas. El internet junto con ciberciudadanos/as que realizan click activismo realizan una nueva participación ciudadana en espacios públicos también nuevos donde se están abordando nuevas formas de hacer política pública:

Se trata también de una participación mediante la palabra, de luchar para que cada persona se constituya en sujeto social, así como de la construcción de alternativas para representar y auto representarse. Y, más allá, se trata de reconstruir el sistema político en su conjunto local y mundial. Supone nuevas formas de organización que precisan estructuras más flexibles y democráticas, una capacidad para comunicar sus demandas y propuestas en un escenario con actores nuevos y, sobre todo, la posibilidad de gestar un proyecto social, político, económico y cultural desde la sociedad (Velasco, M. 2013).

5. Conclusiones

La integración de la bicicleta en la vida urbana demanda un cambio en el paradigma de movilidad, tanto por parte de los políticos como de los ciudadanos. Este cambio conlleva más que la instauración de infraestructura ciclista esperando a que la población comience a utilizarla; es necesario un esfuerzo integral significativo para cambiar los hábitos de movilidad y las aspiraciones (ITDP, 2011).

Ante acciones que iniciaron en 1971 por parte de la secretaría de vialidad y transporte del Estado de Jalisco para limitar el uso de la bici en la ciudad donde se prohibía andar en bici en un polígono del centro del Municipio de Guadalajara las 9 de la mañana y las 9 de noche y que para el año de 1977 se llegó a publicar en un periódico local que estaba prohibido vender bicis y expedir sus placas de circulación, hasta no regular las existentes en la ciudad.

Se iniciaron acciones ciudadanas para promover el uso de la bici en 1978 con la realización del “Gran Paseo familiar en bicicleta” promovidas por cinco tiendas de venta de bicis (Bicicletas Finas, Del Pueblo, Nacionales, Cóndor y bicicletas y deportes Abastos) que eran recorridos que se hacían una vez al año y circulaban por la zona de prohibición del uso de la bici hasta el año de 1986. Donde en 1980 la Federación de Estudiantes de Guadalajara (FEG) convoca a un “recorrido ciclista de protesta contra la contaminación ambiental”. En 1988 cuatro chavos crearon el grupo “Movimiento bicicletero de Guadalajara”, realizaban un paseo semanal los domingos y promovían en medios de comunicación (radio y periódicos) sus actividades y los beneficios de su uso a la ciudad. Pero para 1991 ante la poca respuesta e incidencia este último actor dejó de realizar acciones.

Varios años después en el año de 1999 hubo otro intento visible para promover el uso de la bici. Gabriel Michel, maestro de la carrera de arquitectura del ITESO junto con estudiantes realizaron un estudio llamado “Ciclopistas Guadalajara, una propuesta” que terminó con un proyecto de crear una red de infraestructura para incentivar el uso de la bici que el Municipio de Guadalajara. Esta propuesta fue adoptada por el Municipio y su primera acción fue la construcción de la ciclovía en av. La Paz en el año de 2002. Pero los vecinos de la colonia Arcos Vallarta demandan al Municipio y logran que en el 2003

sea destruida y retirada de la avenida. El municipio ante esta situación decide dejar a un lado el tema de la bici como medio de transporte. Las acciones ciudadanas siguieron pero con un bajo perfil o de impacto. Gabriel Michel realizo acciones con estudiantes y algunas tiendas de bicis hacen promoción con postales y campañas en el ITESO. Un grupo de mujeres y hombres desde el 2003 realizo un recorrido en bici llamado “Paseo Popular Nocturno” que era anual donde asistían en promedio 50 personas. Mientras que Gabriel Michel hacía un recorrido semanal los lunes, donde asistían ciclistas que el domingo iban a la primavera a realizar ciclismo de montaña y los lunes iban a “aflojar pierna”, o sea iban hacer ejercicio de aflojamiento de lo que habían hecho un día antes.

Para el 2007 el “Paseo Popular Nocturno” se convocó de forma masiva. Salió la invitación en periódicos, en internet y sus redes sociales que para ese tiempo estaban empezando a ser populares. Para ese paseo llegaron aproximadamente 300 personas que después del recorrido pedían más acciones y así se empezó un paseo semanal que fue el inicio de una serie de actividades y de encuentro de personas que fueron expandiendo el tema para realizar otras actividades hasta llegar al 2015 con más de 60 grupos, más de 30 paseos semanales, un gran número de actividades de diversa índole que promueven la bici y que han incidido en cambios políticos y sociales en la ciudad. Al grado que varios integrantes de los grupos ciudadanos que formaban estos grupos que promovían otras formas de gobiernos más sustentables empezaron a trabajar desde en año 2012 en gobierno en posiciones claves desde Felipe Reyes, Patricia Martinez, Mario Silva, Jesus Soto y el tema se posiciono en la agenda publica y política

Retomando la entrevista de Alejandro Hermosillo diputado de Jalisco que de las personas entrevistadas es un actor externo a los actores clave del trabajo en el tema que se realizo vemos una síntesis de los avances sociales y políticos:

Hoy vemos a políticos que tal vez no usan la bicicleta, que tal vez no conocen perfectamente de propia voz las problemáticas a las que se enfrenta la gente que la utiliza, y sin embargo están sumados a la agenda y esto ha sido porque las organizaciones, que promueven el ciclismo urbano ... han puesto en la palestra un tema importante y han demostrado con argumentos técnicos, con experiencias internacionales que es algo que le viene bien a la ciudad... para los políticos les representa rentabilidad y eso se ha venido construyendo de forma correcta y que hoy en día hace que haya más actores sumados.

... Esa agenda empezó a convertirse en una agenda que era evidentemente bien aceptada por la sociedad, de aquel entonces a hoy, los avances que veo ya en materia de resultados podría decirse, es evidentemente la institución de la bicicleta pública, algunas ciclo vías que si bien o mal están con las condiciones de infraestructura necesarias o no, pero por lo menos están empezando a surgir nuevos espacios ... veo a más funcionarios que tenían tiempo comprometidos con el tema, ahora tomando decisiones, el caso del doctor Mario Córdova en el Instituto de Movilidad, el caso de Mario Silva en Guadalajara, el caso de Felipe Reyes, gente que pues tenía tiempo luchando por esta agenda y que hoy desde el gobierno tienen en sus manos la posibilidad de cristalizarla un poco más, ... se ha venido incrementando la cantidad de personas que utilizan la bicicleta como un medio de transporte y logramos incluso en la infraestructura que los propios lugares ponen a disposición de los ciclistas bici puertos, que algunas lugares que tienen algún incentivo para quien llegue en bicicleta ...son avances que el gobierno no va a poder retroceder, son pasos que no tienen retorno . Veo ... organismos ecologistas que también están participando tangencialmente en el tema... en todos los municipios, por lo menos un actor que está tomando el tema, algunos por convicción, otros tal vez por verle oportunidad política, pero a mí me parece que mientras avancen las cosas, sea por una o por otra, es algo positivo para la agenda pues, entonces pues yo veo a las organizaciones y veo también a algunos actores sumados, incluso ya veo hasta actores privados, ósea, veo hasta incluso organizaciones empresariales que ya también promueven esta agenda aunque tal vez no sea la que utilicen a diario, pero que si la están promoviendo, entonces me parece que el triunfo principal está en que se ganó terreno para que sea un tema que se ganó de manera positiva para cualquier persona (Alejandro Hermosillo, entrevista personal, 2016).

Si ponemos atención en la ciudad ya hubo intentos ciudadanos para promover el uso, la primera ola llegó en 1978 que duró hasta 1991, después en 1999 un segundo empuje que duró hasta 2002 y que después bajó hasta casi desaparecer pero que en el año 2007 con un paseo nocturno llegó una tercera ola de empuje al tema.

¿Qué pasó en esta “tercera ola en bici” que impactó las calles y las personas? ¿qué fue diferente a las otras dos?

Proposiciones o hallazgos

1. Se promovió la participación ciudadana que fue aumentando año con año (se generó masa crítica), con actores de diversos ámbitos sociales y políticos en la ciudad, con diversos intereses y visiones pero que tenían un objetivo en común que era mejorar la movilidad de la ciudad ante los problemas ambientales y de desarrollo que estaban enfrentado. Poco a poco se fue reconociendo como el movimiento ciclista de Guadalajara, un nuevo movimiento social. Se logró

impulsar el tema y tener incidencia política y social. Y que la base que son los grupos ciudadanos realizan una propuesta – acción desde la bici al andar en ella por la ciudad dando el ejemplo de que se puede hacer los traslados en la ciudad desde los paseos nocturno, rodadas y su uso cotidiano en sus viajes.

2. Este movimiento social gracias a las nuevas formas de comunicación como las redes sociales en internet y los blogs permitió nuevas formas de interacción. El diálogo pasó de lo físico a lo virtual y después regresaba de forma inversa y se plasmaba en discusión y diálogos de aprendizaje de una nueva visión de ciudad y sus interacciones. Fue alimentando a la masa crítica desde sus plazas públicas virtuales (Facebook y twitter), desde los salones de discusión (los chats), en las mesa de debate (los grupos de Facebook). Así la información se democratizó de forma sencilla y viral para generar conocimiento colectivo.
3. Las acciones del movimiento social fueron diversas, la creatividad no fue un impedimento, se sumaron diseñadores, programadores, artistas plásticos y de diversas ramas gracias a estudiantes de las universidades. Eran y son grupos multidisciplinarios. De esa forma se hacían revistas, congresos, foros, charlas, estudios técnicos, campañas que se basaban en calcomanías, playeras, en instalaciones en las calles. Una creatividad que se desborda y manda mensajes empáticos a la gente que circula por las calles. Se hizo urbanismo táctico interviniendo calles y avenidas, se partió de la realidad.
4. Ante el ambiente generado por el movimiento ciclista en la ciudad ninguna persona que usara la bici estaba “fuera” al movimiento de alguna forma apoya la movilidad sustentable. Los paseos ciclistas nocturnos posicionaron en el imaginario urbano a las y los ciclistas, le dieron una imagen tangible a lo que al parecer antes era invisible. Por esa masa crítica que se generó, las personas que no podían asistir a las actividades que convocaban los grupos ciclistas hicieron que una persona que va a su trabajo y que no es parte de ningún grupo ciclista o tuviera una reivindicación ambiental o de sustentabilidad ya enviaba un mensaje de que la bici está presente en la ciudad. Ya no era importante ser parte de un grupo ciclista que promoviera una movilidad sustentable, las iniciativas realizadas por grupos deportivos como el ciclismo de montaña, de ruta, el

movimiento de bicis BMX y Fixie, el practicar Bici polo, construir bici maquinas realizar un rally o carrera por la ciudad se sumaban al movimiento ya que enviaba un mensaje de que la bici había llegado y no se iba a ir. Ya ninguna acción es inútil o pequeña.

5. El concepto del derecho a la ciudad se posicionó, gracias al discurso del movimiento que empezó a hablar de un derecho que tenemos todas y todos los que vivimos en la ciudad a poder acceder a espacios como la calle con mensajes como : “Mismas vías, mismos derechos”. La búsqueda de un espacio incluyente es uno de los ejes importantes del movimiento ciclista que generó empatía en las personas.

Esta manifestación constituye un llamado pacífico en el que demandamos mejores condiciones de acceso preferencial, movilidad, seguridad, respeto e infraestructura, en nuestro derecho humano a desplazarnos y transitar de forma libre y segura, con un objetivo real que es la construcción de ciudades más humanas, justas y sustentables (Comunicado de la Rodada al desnudo 2015)

La incidencia de la bici como medio de transporte en la política pública siembra cambios, conceptos y prácticas que abonan a prácticas sustentables o de menor impacto en la huella ambiental de nuestras dinámicas cotidianas, desde la forma como nos trasladamos. Se empezó a hablar de movilidad incluyente donde no solamente se incluye a la bici sino también la movilidad peatonal y el transporte público. Se habla de la falta de accesibilidad en banquetas y en las calles, que pareciera están pensadas para un perfil; hombre entre 18 y 40 años con todas sus facultades físicas y mentales con el coche como su único medio de transporte. Se cuestiona la planeación de las ciudades dispersas y funcionales y se promueven las ciudades a escala humana, caminable, disfrutable, hecha a la medida de la gente, para su encuentro.

Se logró posicionar en el imaginario de un sector de la población que se requiere un cambio en la forma en como nos movemos, la participación ciudadana visibilizó un tema que era cotidiano y que a pesar de ello era invisible, el andar en bici por la ciudad como medio de transporte. Dio un sentido de colectividad y bienestar común para muchas personas al sentirse parte de una comunidad que busca un bien común.

Fortaleció la imagen de la persona que usa la bici como una persona que realiza en ocasiones un cambio de paradigmas, sin importar cuáles eran sus motivos al andar en bici. Desde un obrero que circula en el periférico hasta un joven estudiante que vive en la zona centro. Desde los paseos nocturnos, las acciones de manifestación o las acciones de índole más teórico reflexivo pudieron abonar a un mensaje general de transformar la movilidad de nuestra ciudad. Movidos por diversos motivos: ambientales, que hacen frente a la contaminación del aire, económicos para el ahorro de recurso financiero que se necesita para mantener un vehículo privado, de salud al fomentar la activación física que se requiere para su uso, de autonomía al no necesitar de recursos energéticos tradicionales como la gasolina y de empoderar a las personas al buscar que ellas mismas puedan arreglar su bici en cualquier desperfecto, de planeación al buscar una integración con otros medios de transporte.

Esta investigación no se cierra aquí, falta mucho que avanzar para entender las dinámicas de la ciudad y las percepciones de las personas que vivimos en ella para hacerla más incluyente y diversa. ¿Qué pasó en av. La Paz que en el 2002 los vecinos de Arcos Vallarta lograron destruir una ciclo vía pero para el 2016 se vuelve a construir y ahora no existe la misma resistencia que antes?

Siendo parte de este movimiento ciclista el interés de pasar este proceso en la maestría en ciudad y espacio público sustentable es aportar al proceso un poco de teoría para entender el trasfondo de lo que en la cotidianidad realizamos.

Dar pistas de cómo fue el proceso del movimiento ciclista que logró poner como referente a la ciudad en el tema de la movilidad en bici a nivel nacional e internacional. Desde acciones que pueden ser viscerales, orgánicas y organizadas pero que suman para tener una masa crítica que mueve ideas, imaginarios, leyes y políticas hacia una ciudad donde todas y todos podemos rodar en libertad con la seguridad de que las siguientes generaciones podrán hacerlo mejor que nosotros.

Índice Fotográfico

Fotos: Refugio Ruiz, Yeriel Salcedo, Joy Nuño, GDL en bici, El Informador / OEAG. V

Foto: Archivo Municipal de Guadalajara	10
Foto: Archivo Municipal de Guadalajara	10
Foto: Archivo Municipal de Guadalajara	11
Foto: Rafael del Río, Fuente: www.gdlenbici.org	42
Foto tomada de la pagina web www.camararodante.blogspot.mx	45
Foto de Autor desconocido tomada de Facebook	47
Fotos: Archivo Municipal de Guadalajara	61-62
Foto: Karenina Casarín	79
Foto: Omar Martínez	80
Foto: Joy Nuño	80
Foto: Bernardo Lizardi	83
Foto: Periódico El Informador	83
Foto: Periódico El Informador	83
Foto: Patricia Martínez	83
Foto tomada de la pagina web de la dirección de Cultura de Guadalajara	89
Foto tomada de la pagina web www.citacomplot.blogspot.mx	92
Foto: Ciudad para todos	97
Foto: Jesús Hernández / La Jornada Jalisco	100
Foto: Ciudad para todos, ciclovía ciudadana 1	101
Foto: Crónica de sociales, Ciclovía ciudadana 2	102
Foto: Magis ITESO. Ciclovía ciudadana 3	102
Foto: Ovi Montiel	104
Foto: www.gdlenbici.org	107
Foto: Yeriel Salcedo	107
Foto tomada de la pagina web www.porlacervezalibre.wordpress.com	110

Foto tomada de la pagina web www.itesm.mx	113
Foto: Carlos Zepeda, Milenio Diario	122
Foto: Carlos Zepeda, Milenio Diario	122
Foto: Carlos Zepeda. Milenio Diario	122
Foto: Maricarmen Galindo, Mural	122
Foto: Yeriel Salcedo Torres	123
Foto tomada de la Fanpage de Faceebook de la organización Bici blanca	132
Foto tomada de la Fanpage de Faceebook de la organización Movilidad ITESO	132
Foto tomada del Fanpage de Facebook de la organización Bici Blanca	140
Foto tomada de la pagina web www.mibici.net	143
Foto tomada del Fanpage de Facebook de la organización Cámara Rodante	149
Foto tomada del Fanpage de Facebook de la organización Paz vial	154

Bibliografía

Adrián. (2014). Los coches a vapor historia. 27 de enero de 2016, de coches míticos. Sitio web: <http://cochesmiticos.com/los-coches-a-vapor-historia/>

Aceves, W. (17 de noviembre de 2009). Arranca proyecto Sé bicible con la inauguración de ciclopuerto. 18 de abril de 2009, de Universidad de Guadalajara Sitio web: <http://www.udg.mx/es/noticia/arranca-proyecto-se-bicible-con-la-inauguracion-de-ciclopuerto>

Alfeo, J. (2011). Análisis narratológico y sociedad representada: los personajes LGBT en el cine. En Narrativas audiovisuales: los discursos(63 - 84). Madrid, España: Icono14 editorial

Al CUCSH en bici. (abril de 2013). #yAhoraDóndeDejoMiBici. 19 de abril de 2016, de Al CUCSH en bici Sitio web: <https://www.facebook.com/events/185109291641187/>

Álvarez, F. (2011). Los primeros accidentes de coche de la historia. 05 de febrero de 2016, de High motor. Sitio web: <http://www.highmotor.com/primeros-accidentes-coche-historia.html>

Alonso, J. (2013). Repensar los movimientos sociales, pag. 31-70. Ciesas, México.

Amoros, M. (S/F). Luchas urbanas y lucha de clases. 15 de marzo de 2015, de Flacso Sitio web: https://www.google.com.mx/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwiM7pmD-JHMAhWltIMKHSwtD4kQFggdMAA&url=https%3A%2F%2Fderechoalaciudadflacso.files.wordpress.com%2F2014%2F01%2Fmiguel-amoros-luchas-urbanas-y-lucha-de-clases.pdf&usg=AFQjCNEYvHYqmg6Hg-5YE9FIFdZMGFwnfg&sig2=vcUCd_RWAmbTjXPXFyfFVg

Antonio Vaca. (2007). Origen del paseo popular nocturno . 15 de noviembre de 2015, de GDL en bici Sitio web: <http://gdlenbici.org/2007/08/12/origen-del-paseo-popular-nocturno/>

Atlas. (2009). Historia. 27 de enero de 2016, de Atlas Sitio web: <http://atlas.com.mx/historia/>

Ardila, R. (2003). Calidad de vida: una definición integradora. Revista Latinoamericana de Psicología, vol. 35, núm. 2, pp. 161-164.

Basulto, D. (17 de octubre de 2007). COM:PLOT, Planeando la Ciudad Contemporánea . 10 de diciembre de 2015, de Arch daily Sitio web: <http://www.archdaily.mx/mx/02-3573/complot-planeando-la-ciudad-contemporanea>

Bernardi, R. (2009). La ciudad y la urbanización. Estudios Históricos, vol. 2, p. 1- 15.

Bici 10. (junio de 2009). Manifestación en favor del carril compartido de Av Chapultepec . 10 de diciembre de 2015, de Bici 10 Sitio web: <http://www.bici10.org/2009/06/manifiestacion-en-favor-del-carril.html>

Bicicleta Blanca. (2015). Bicicleta Blanca solicita al gobernador Aristóteles Sandoval la designación de un perfil técnico para SEMOV. 18 de octubre de 2015, de Bicicleta Blanca Sitio web: <https://www.facebook.com/347570439192/photos/a.390492839192.159054.347570439192/10153286861684193/?type=3&theater>

Bici blanca. (27 de abril de 2015). POR UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA. 21 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2015/04/29/por-una-movilidad-sustentable-y-segura/>

Bici blanca. (17 de enero de 2014). Aristóteles, instala tú la primera bicicleta blanca de 2014.. 20 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2014/01/17/aristoteles-instala-tu-la-primera-bicicleta-blanca-de-2014/>

Biondi, S. (2012). Trabajan en ciudades más humanas con Nuevo Urbanismo . 15 de abril de 2015, de Tecnológico de Monterrey Sitio web: <http://www.itesm.mx/wps/wcm/connect/snc/portal+informativo/por+tema/investigacion/ciudadesmashumanasnuevourbanismo23mar12>

Biografías y vidas. (S/F). Étienne Lenoir. 07 de febrero de 2016, de Biografías y vidas Sitio web: <http://www.biografiasyvidas.com/biografia/l/lenoir.htm>

Camacho, A. (07 de noviembre de 2012). UdeG lanza posgrados en movilidad urbana. 17 de abril de 2016, de Unión Jalisco Sitio web: <http://www.unionjalisco.mx/articulo/2012/11/07/educacion/tonala/udeg-abre-maestria-y-doctorado-en-transporte>

Casarín, K . (21 de octubre de 2007). Festival por la movilidad en Casa Jalisco. 10 de diciembre de 2015, de blog personal Sitio web: <http://obviuskarenina.blogspot.mx/2007/10/una-fiesta-con-exigencias.html>

Casarín, K . (09 de noviembre de 2007). Itesianos pasean en bicicleta por una movilidad solidaria . 10 de diciembre de 2015, de blog personal Sitio web: <http://obviuskarenina.blogspot.mx/2007/11/itesianos-pasean-en-bicicleta-por-una.html>

Casarín, K. (03 de noviembre de 2010). Al otro lado de la indiferencia... 18 de abril de 2016, de Blog personal Sitio web: <http://obviuskarenina.blogspot.mx/2010/11/al-otro-lado-de-la-indiferencia.html>

Castillo, D. (01 de junio de 2014). Restauran ciclovia de avenida Inglaterra. 20 de abril de 2016, de El Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/530934/6/restauran-ciclovía-de-avenida-inglesa.htm>

Castro, L. (10 de enero de 2002). Inician en marzo primer ciclovia. 20 de abril de 2016, de Mural Sitio web: <http://www.bici10.org/2002/01/inician-en-marzo-primer-ciclovía.html>

Carrillo, J. (27 de enero de 2012). Una sociedad más sustentable debe alejarse de la economía del automóvil. 19 de abril de 2016, de Universidad de Guadalajara Sitio web: <http://www.udg.mx/es/noticia/una-sociedad-mas-sustentable-debe-alejarse-de-la-economía-del-automóvil>

Cejudo, M. (2011) Contraloría social: Ciudadanía activa, gobierno responsable, *Contraloría Social en México Experiencias de participación ciudadana y rendición de cuentas*. P15-28

Centro de Colaboración Cívica. (2013). Hacia ciudades saludables y competitivas: moviéndose por un aire limpio. México D.F.: Litográfica Pixel.

Ciudad para todos. (20 de marzo de 2009). ¡¡¡ Las bicicletas invaden el Festival Internacional de Cine en Guadalajara !!! . 10 de diciembre de 2015, de Ambiental GDL Sitio web: <http://ambientalgdl.blogspot.mx/2009/03/las-bicicletas-invaden-el-festival.html>

Circula seguro. (S/F). Nicholas-Joseph Cugnot, inventor del primer automóvil. 05 de febrero de 2016, de Circula seguro Sitio web: <http://www.circulaseguro.com/nicholas-joseph-cugnot-inventor-del-primer-automóvil/>

Chivas. (2010). Orígenes. 27 de enero de 2016, de Chivas Sitio web: http://www.chivasdecorazon.com.mx/contenidos/origenes#.Vqleq_H7CGU

Clean Air Institute. (2013). La Calidad del Aire en América Latina: Una Visión Panorámica. EUA, Washington D.C: Clean Air Institute.

Colectivo Ecologista Jalisco A.C.. (2012). Inventario Ciudadano de Emisiones Vehiculares 2012 para el Área Metropolitana de Guadalajara. Guadalajara, Jalisco: Colectivo Ecologista Jalisco A.C. <http://www.cej.org.mx/descargas/emisiones2.pdf>

Colectivo Ecologista Jalisco e Instituto de Desarrollo de Políticas públicas, (2008) Propuesta de red de movilidad en bicicleta para la zona metropolitana de Guadalajara. 27 de julio de 2014 Colectivo Ecologista Jalisco. Sitio web: <http://www.cej.org.mx/descargas/RedCiclista.pdf>

Colectivo Ecologista Jalisco. (26 de septiembre de 2013). Boletín de Prensa. Presentación “Estudio Costos Económicos y Ambientales de los Autos en el Área Metropolitana de Guadalajara”. 19 de abril de 2016, de Crónica de Sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2013/09/26/boletin-de-prensa-presentacion-estudio-costos-economicos-y-ambientales-de-loa-autos-en-el-area-metropolitana-de-guadalajara/>

Colectivo Triciclo y Cuadra Urbanismo, (2012) Ciclovía av. Washington, revisión del estado actual, 20 de junio de 2014 de Ciudad pixel Sitio web: <http://ciudadpixel.mx/wp-content/uploads/2012/09/Washington.pdf>

Comunicación personal, (2011) Vía correo electrónico con responsable del índice Copenhagenize.

Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable. (08 de octubre de 2010). Comunicado de prensa del Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable (CCMS) del Área Metropolitana de Guadalajara. 18 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio

web: <https://cronicadesociales.org/2010/10/09/comunicado-de-prensa-del-consejo-ciudadano-para-la-movilidad-sustentable-ccms-del-area-metropolitana-de-guadalajara/>

Correa, E; Noé, M. (1998) Nociones de una Ciudadanía que crece Santiago, Chile: FLACSO-Chile, 382 p. Serie libros FLACSO

Chihu, A. (2000). Melucci: La teoría de la acción colectiva. Revista Argumentos No. 37; diciembre de 2000. P. 79-92.

Chihu, A. (2000). El análisis cultural de los movimientos sociales. Sociológica (UNAM), vol. 15, núm. 42, enero-abril, 2000, P. 209-230

Copenhagenize Desing Co.. (2012). The Copenhagenize index 2011. 20 de mayo de 2014, de Copenhagenize Desing Co. Sitio web: <http://copenhagenize.eu/index/#>

Correa, L. (2010). ¿Qué significa tener derecho a la ciudad?. La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos. Territorios, núm. 22, pp. 125-149.

Crespo, P; De Rham, P; Gonzáles, G; Iturralde, P; Jaramillo, B; Mancero, L; Moncada, M; Pérez, A; Soria, C. (2007). Empoderamiento: conceptos y orientaciones. Quito, Ecuador: ASOCAM - Intercooperation.

Cuadrilla, M. (2011). Análisis estructural por medio del método del elemento finito del monocasco de un auto formula 3. Ingeniería. Instituto Politécnico Nacional. México

Cultura Guadalajara. (junio de 2009). Pedalea Guadalajara, préstamo gratuito de bicicletas. 10 de diciembre de 2015, de Municipio de Guadalajara Sitio web: <http://cultura.guadalajara.gob.mx/?q=pedalea>

De Sousa, B (2001). Los nuevos movimientos sociales en OSAL, Observatorio Social de América Latina no. 5.

Delgado, M. (12 de agosto de 2007). Origen del Paseo Popular Nocturno. 10 de diciembre de 2015, de GDL en bici Sitio web: <https://gdlenbici.org/2007/08/12/origen-del-paseo-popular-nocturno/>

Dekostes,K ; Schollaert, U. (2000) En bici, hacia ciudades sin malos humos se mencionan los siguientes beneficios, Luxembourg: Comunidades Europeas

Diario motor. (2011). La historia del coche eléctrico: un largo proceso de desarrollo. 07 de enero de 2016, de Diario motor Sitio web: <http://www.diariomotor.com/tecmovia/2011/07/19/la-historia-del-coche-electrico-un-largo-proceso-de-desarrollo/>

Díaz, J. (S/F). Narratología de las (ciber) noticias. 10 de abril de 2016, de Universitat Pompeu Fabra Sitio web: <http://ow.ly/10ER2V>

Díaz, R. Coord. (2001). Movilidad Una visión estratégica en la zona metropolitana de Guadalajara, Guadalajara, México. Centro Estatal de Investigación de la Vialidad y el Transporte (CEIT), Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO).

Di Donato, M.. (2008/2009). Entrevista a Joan Martínez Alier “El ecologismo igualitarista enraizará sobre todo entre los desposeídos del mundo”. Papeles, nº 104, pp. 155 - 162.

El Informador. (02 de abril de 2008). Firman convenio para crear ciclovías. 10 de diciembre de 2015, de Firman convenio para crear ciclovías Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2008/5628/6/firman-convenio-para-crear-ciclovias.htm>

El Informador / HJ. (8 de febrero de 2014). En agosto comenzará a funcionar la primera zona 30 de Guadalajara. 20 de abril de 2016, de El Informador Sitio web:

<http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/511878/6/en-agosto-comenzara-a-funcionar-la-primera-zona-30-de-guadalajara.htm>

El Informador / HJ. (27 de agosto de 2014). Tras más de un año, inauguran la ciclovía de Santa Margarita. 20 de abril de 2016, de El Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/545669/6/tras-mas-de-un-ano-inauguran-la-ciclovia-de-santa-margarita.htm>

El Informador / IAMR. (23 de septiembre de 2013). Guadalajara tendrá 25 estaciones multimodales. 19 de abril de 2016, de El Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/487112/6/guadalajara-tendra-25-estaciones-multimodales.htm>

El Informador / ALST. (09 de mayo de 2013). Distribuyen recursos del Fondo Metropolitano tapatío. 19 de abril de 2016, de EL Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/456720/6/distribuyen-recursos-del-fondo-metropolitano-tapatio.htm>

El Informador / PABA. (03 de octubre de 2012). La SVyT entrega plan de movilidad no motorizada a alcaldes. 19 de abril de 2016, de EL Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2012/408847/6/la-svyt-entrega-plan-de-movilidad-no-motorizada-a-alcaldes.htm>

El Informador / BNP. (19 de mayo de 2010). Presentan el Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada. 18 de abril de 2016, de EL Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2010/202546/6/presentan-el-plan-maestro-de-movilidad-urbana-no-motorizada.htm>

Espinosa, A.. (2012). La justicia ambiental, hacia la igualdad en el disfrute del derechos a un medio ambiente sano. Universitas. Revista de Filosofía, Derecho y Política, vol. 16, pp. 51-77.

EL Informador / RMP. (10 de diciembre de 2009). Necesario, establecer restricciones para el uso del automóvil. 18 de abril de 2016, de El Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2009/161483/6/necesario-establecer-restricciones-para-el-uso-del-automovil.htm>

El Informador / RC. (17 de octubre de 2009). Concluye Congreso Internacional “Reinventar la Metrópoli”. 17 de abril de 2016, de EL Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2009/146309/6/concluye-congreso-internacional-reinventar-la-metropoli.htm>

El Informador / VGMC. (03 de octubre de 2010). El lunes comienzan foros de consulta ciudadana para la movilidad integral. 18 de abril de 2016, de EL Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2010/238261/6/el-lunes-comienzan-foros-de-consulta-ciudadana-para-la-movilidad-integral.htm>

Esquivel, P. Ibarra, C. (13 de agosto de 2009). INSTALAN PRIMERA BICI FANTASMA EN GUADALAJARA . 10 de abril de 2015, de Cámara Rodante Sitio web: <http://camararodante.blogspot.mx/2009/08/instalan-primera-bici-fantasma-en.html>

Estrada, D. (02 de julio de 2002). Demandan vecinos por ciclovía. 20 de abril de 2016, de Mural Sitio web: <http://www.bici10.org/2002/07/demandan-vecinos-por-ciclovía.html>

Ferrer, M. (05 de diciembre de 2008). ONG presentaron una propuesta de movilidad en bicicleta para la ZMG. 10 de diciembre de 2015, de La Jornada Jalisco Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2008/12/05/ong-presentaron-una-propuesta-de-movilidad-en-bicicleta-para-la-zmg-2/>

Flores, O. (17 de enero de 2011). La “ciclovía ciudadana” y el urbanismo desde abajo. 18 de abril de 2016, de Animal Político Sitio web:

<http://www.animalpolitico.com/blogeros-ciudad-posible/2011/01/17/la-ciclovia-ciudadana-y-el-urbanismo-desde-abajo/>

Fonseca, L. (20 de junio de 2013). Emiten señalamientos a iniciativa de Movilidad. 19 de abril de 2016, de El Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2013/466373/6/emiten-senalamientos-a-iniciativa-de-movilidad.htm>

Froböse, I. (2006). Cycling & Health. Alemania: zentrum für gesundheit.

Galván A, (2012), ZMG gasta 80% de fondos federales para movilidad en favor del auto, 13 de mayo de 2014, *La Jornada Jalisco*, Sitio web: <http://www.lajornadajalisco.com.mx/2012/08/27/zmg-gasta-80-de-fondos-federales-para-movilidad-en-favor-del-auto/>

García, N. (1996) La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México 1940-2000. México: Grijalbo, p. 64.

GDL en bici movilidad sustentable A.C. (2015). Sobre el nombramiento de Patricia Martínez. 15 de noviembre de 2015, de GDL en bici movilidad sustentable A.C. Sitio web: <http://gdlenbici.org/2015/09/28/sobre-el-nombramiento-de-patricia-martinez/>

GDL en bici. (31 de marzo de 2011). El fin de la Vía Express. 18 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2011/03/31/el-fin-de-la-via-express/>

GDL en bici. (13 de febrero de 2011). X Congreso Internacional Hacia ciudades libres de autos. 19 de abril de 2016, de Bici 10 Sitio web: <http://www.bici10.org/2011/02/x-congreso-internacional-hacia-ciudades.html>

GDL en bici. (febrero de 2009). Rodadas de Luz / Exposición fotográfica . 10 de diciembre de 2015, de Bici 10 Sitio web: http://www.bici10.org/2009/02/rodadas-de-luz-exposicion-fotografica_3091.html

GDL en bici. (19 de enero de 2015). Carta al gobierno del estado de Jalisco. 20 de abril de 2016, de Bici 10 Sitio web: <http://www.bici10.org/2015/01/a-19-de-enero-del-2015-c.html>

GDL en bici, Ciudad para todos. (17 de diciembre de 2012). 100 BICICLETAS BLANCAS: NI UNA MÁS. 19 de abril de 2016, de Ciudad para todos Sitio web: <https://pasaloaunmejor.wordpress.com/2012/12/17/100bicisblancas/>

GDL en bici. (13 de agosto del 2010). GDL en Bici se constituye como AC y arranca la Casa Ciclista. 18 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2010/08/13/gdl-en-bici-se-constituye-como-ac-y-arranca-la-casa-ciclista/>

GDL en bici movilidad sustentable A.C.. (2015). Sobre el nombramiento de Patricia Martínez. 15 de noviembre de 2015, de GDL en bici movilidad sustentable A.C. Sitio web: <http://gdlenbici.org/2015/09/28/sobre-el-nombramiento-de-patricia-martinez/>

Godás, Xavier (2007). Política del disenso. Icaria. España

Gobierno del Estado de Jalisco. (2015). Zona Metropolitana de Guadalajara. 18 de octubre de 2015, de Gobierno del Estado de Jalisco Sitio web: <http://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/guadalajara>

Gobierno del Estado de Jalisco Sitio web: <https://jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/20762>

Gobierno del Estado de Jalisco, (S/F). Zona Metropolitana de Guadalajara. 7 de mayo de 2014 de Gobierno del Estado de Jalisco Sitio web: <http://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/guadalajara>

Gobierno del Estado de Jalisco. (2013). Comienza Aristóteles Sandoval la transformación de Jalisco. 20 de marzo de 2014 de Gobierno del Estado de Jalisco Sitio web: <http://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/2239>

Gobierno del Estado de Jalisco, (2010), Síntesis Plan Maestro de Movilidad Urbana No Motorizada de la zona metropolitana de Guadalajara, 15 de mayo de 2014 de Gobierno del Estado de Jalisco Sitio web: <http://ow.ly/swK4D>

Gobierno del Distrito Federal. (2010). Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad. México: Gobierno del Distrito Federal.

González, M. (2007). Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo. España: Ecologistas en acción.

Gorz, A. (1973). La ideología social del automóvil. 27 de enero de 2016, de Letras libres Sitio web: <http://www.letraslibres.com/revista/convivio/la-ideologia-social-del-automovil>

Guadalajara 2020. (S/D). Vía RecreActiva. 20 de diciembre de 2015, de Guadalajara 2020 Sitio web: <http://www.gdl2020.com.mx/recreactiva>

Guadalajara 2020. (S/D). Vía RecreActiva. 20 de diciembre de 2015, de Guadalajara 2020 Sitio web: <http://www.gdl2020.com.mx/guadalajara-2020>

Guzmán, S; Fernanda, M; Castellanos, C; Alfonso, C; Pereira, J; Fernando, L; Ortiz, G; Julliet, N. (2013). Instrumento para evaluación de la accesibilidad con criterios de diseño universal. Revista Virtual Universidad Católica del Norte, núm. 39, pp. 143-151.

Hans, Peter. La estructura organizacional de los nuevos movimientos sociales en su contexto político. Ediciones Istmo. España. P. 221 – 261

Harvey, D. (2012). Ciudades rebeldes Del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid, España: Ediciones Akal S.A..

Harvey, D. (2008). El derecho a la ciudad. 19 de noviembre de 2015, de Sin permiso Sitio web: <http://www.sinpermiso.info/textos/el-derecho-a-la-ciudad>

Hermosilla, K. (Abril de 2013). Hoy se conmemora el #DíaMundialdeLaBicicleta porque el creador del LSD, Albert Hofmann, descubrió sus efectos mientras pedaleaba, hace ya 70 años.. 22 de abril de 2016, de Veo verde Sitio web: <https://www.veoverde.com/2013/04/por-que-andar-en-bicicleta-es-un-acto-revolucionario/>

Hernández, S. (29 de julio de 2002). Sacan 'bicis' para apoyar la ciclopista. 20 de abril de 2016, de Mural Sitio web: <http://www.bici10.org/2002/07/sacan-bicis-para-apoyar-la-ciclopista.html>

Hervé Espejo, Dominique. (2010). Noción y elementos de la justicia ambiental: directrices para su aplicación en la planificación territorial y en la evaluación ambiental estratégica. *Revista de derecho (Valdivia)*, 23(1), 9-36. Recuperado en 20 de marzo de 2015, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-09502010000100001&lng=es&tlng=es. 10.4067/S0718-09502010000100001

Herrera, S. (2015). Oportunidades de desarrollo orientado al transporte y bajo en emisiones en Guadalajara. México: ITDP México.

Hidalgo, A. (12 de enero de 2010). ONG's se activan en Com:Plot. 18 de abril de 2016, de CITA Sitio web: <http://citacomplot.blogspot.mx/2010/01/ongs-se-activan-en-complot.html>

Illich, I. (1974). Energía y equidad. 27 de enero de 2016, de Organización Mundial de la Salud Sitio web: <http://www.ivanillich.org.mx/LiEnergia.htm>

Iglesias, E. (2009). Ecología profunda. 20 de abril de 2015, de Ecologistas en acción Sitio web: <http://www.ecologistasenaccion.org/article20342.html>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015). Vehículos de motor registrados en circulación. 25 de octubre de 2015, de INEGI Sitio web: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/Proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est&c=13158&proy=vmrcvehiculos>

Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), (2011), Cuarto almanaque de datos y tendencias de la calidad del aire en 20 ciudades mexicanas (2000-2009), México www2.inecc.gob.mx/publicaciones/libros/652/18ciudades.pdf

Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (2010). La contaminación del aire: un problema que daña la salud y la economía. 18 de octubre de 2015, de Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. Sitio web: <http://imco.org.mx/medioambiente/la-contaminacion-del-aire-un-problema-que-dana-la-salud-y-la-economia/>

Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (S/F). Calculadora del aire. 20 de septiembre de 2015 de , de Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. Sitio web: (<http://imco.org.mx/calculadora-aire/>).

Instituto Mexicano del Petróleo. (2015). Presentación en Foro Sobre Contaminación Vehicular en la Zona Metropolitana de Guadalajara . 25 de octubre de 2015, de Secretaria de medio ambiente y desarrollo territorial. Gobierno del Estado de Jalisco

Sitio web: <http://semadet.jalisco.gob.mx/medio-ambiente/calidad-del-aire/estudio-de-instituto-mexicano-del-petroleo>

ITDP México, I-CE. (2011). la movilidad en bicicleta como política pública. En Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas (Vol. 1, p. 68) México: Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo, México.

ITDP México. (enero de 2009). Por 4.8 millones, el plan de ciclovías estará listo en 11 meses . 10 de diciembre de 2015, de ITDP México Sitio web: <https://www.itdp.org/por-4-8-millones-el-plan-de-ciclovias-estara-listo-en-11-meses-in-spanish/>

ITDP México. (2014). Invertir para movernos. 25 de octubre de 2015, de ITDP México Sitio web: <http://itdp.mx/invertirparamovernos/>

ITDP México. (2014). Manual de participación en políticas de movilidad y desarrollo urbano. México: Prerensa Digital.

ITDP México y Red Nacional de Ciclismo Urbano México, (2013). Ranking Ciclociudades, México. <http://ciclociudades.mx/ranking/>

ITDP México. (2015). Ranking ciclociudades. México: ITDP México.

ITESO. (S/F). Maestría en Ciudad y Espacio Público Sustentable. 16 de abril de 2016, de ITESO Sitio web: ITESO Maestría en ciudad y espacio público sustentable

ITESO. (22 de noviembre de 2010). Ciclociudades, un manual para la movilidad no motorizada. 18 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2010/11/23/ciclociudades-un-manual-para-la-movilidad-no-motorizada/>

Jalisco como vamos observatorio ciudadano, (2012), infografías 2012, 10 de marzo de 2014, Jalisco como vamos. Sitio web: http://jaliscocomovamos.org/images/pdf/infografias_como_nos_vemos_2012.pdf

Kreimer, R. (2006). La tiranía del automóvil. Buenos Aires, Argentina: Anarres

Kogan, E. (2014). Cuántos vehículos hay en el mundo, quienes los fabrican y que se espera para el futuro. 27 de enero de 2016, de Huffingtonpost Sitio web: http://voces.huffingtonpost.com/enrique-kogan/numero-de-vehiculos-en-el-mundo_b_6237052.html

Laboratorio de la ciudad. (no determinado). Empoderamiento ciudadano. 23 de septiembre de 2015, de Laboratorio de la ciudad Sitio web: <http://labcd.mx/empoderamiento-ciudadano/>

Larios, R. (20 de abril de 2015). Los 10 puntos del plan de Movilidad no Motorizada de Petersen. 16 de abril de 2016, de Unión Jalisco Sitio web: <http://www.unionjalisco.mx/articulo/2015/04/20/politica/guadalajara/los-10-puntos-del-plan-de-movilidad-no-motorizada-de-peters>

Larios, R. (20 de abril de 2015). Los 10 puntos del plan de Movilidad no Motorizada de Petersen. 21 de abril de 2016, de Unión Jalisco Sitio web: <http://www.unionjalisco.mx/articulo/2015/04/20/politica/guadalajara/los-10-puntos-del-plan-de-movilidad-no-motorizada-de-peters>

La Jornada Jalisco. (11 de diciembre de 2010). Organismos sociales reiteran su rechazo a la Vía Expres y piden un parque lineal. 18 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2010/12/11/organismos-sociales-reiteran-su-rechazo-a-la-via-expres-y-piden-un-parque-lineal/>

Leff, E. (2006), La ecología política en América Latina. Un campo en construcción . Los tormentos de la materia. Aportes para una ecología política latinoamericana.

CLACSO.

León, P. (8 de marzo de 2011). Emancipación femenina a pedales. 22 de abril de 2016, de El País Sitio web: <http://blogs.elpais.com/love-bicis/2011/03/d%C3%ADa-de-la-mujer-pedaleante.html>

León, T. (30 de agosto de 2012). Ciclovia de Santa Margarita es reactivada por Bicitec y alumnos. 19 de abril de 2016, de Mundo Tec Sitio web: <http://www.mundotec.mx/a/733/bicitec-y-alumnos-reactivan-ciclovia-de-santa-margarita>

León, S. (2013). Indicadores de tercera generación para cuantificar la sustentabilidad urbana: ¿Avances o estancamiento?. *EURE (Santiago)*, 39(118), 173-198. Recuperado en 10 de junio de 2014, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612013000300008&lng=es&tlng=es. 10.4067/S0250-71612013000300008.

León, A. (2010). Historia del automóvil. México: Instituto Montreal Técnico, S.C.

Lipietz, A. (2011). *La ecología política y la crisis actual*.

Lomelí J, (2013), Los males del auto: tráfico, contaminación y muerte, 20 de julio de 2014 de *Unión Jalisco*, Sitio web: <http://www.unionjalisco.mx/articulo/2013/07/04/transporte/guadalajara/los-males-del-auto-trafico-contaminacion-y-muerte>

López, O. (2004). La sustentabilidad urbana. Revista Bitácora Urbano Territorial , vol. 1, núm. 8, enero-diciembre, pp. 8-14.

López, R. (2003) Planificación y Urbanismo visionarios de Carlos Contreras escritos de 1925 a 1938 Capítulo II Carlos Contreras en la historia de la planificación urbana Gerardo G. Sánchez / Coordinador (2003). Raíces 2. México DF

Maco. (22 de septiembre de 2012). En una década, el doble de vehículos. 22 de septiembre de 2014, de El Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2012/406223/6/en-una-decada-el-doble-de-vehiculos.htm>

Mataix, C. (2010). Movilidad urbana sostenible: Un reto energético y ambiental. Madrid, España: TF Artes Graficas .

Martínez, M. (2011) Dimensiones múltiples de la participación ciudadana en la planificación espacial, Reis 133, enero- marzo 2011, pp. 21-42

Martínez, P. (Julio de 2008). Confirmado GDL 09, 2do Congreso Nacional de Ciclismo Urbano. 10 de diciembre de 2015, de Milenio Sitio web: <http://www.bici10.org/2008/06/confirmado-2do-congreso-nacional-de.html>

Mc Adham D., McCarthy J., Zald M.(1999). Movimientos sociales perspectivas comparadas. Ediciones Istmo. España. P. 21 - 46

Medina, C. (2015). Como llego y como se fue la tenencia en México. 06 de febrero de 2016, de Motor y dominio Sitio web: <http://www.motorydominio.com.mx/columnas/como-llego-y-como-se-fue-la-tenencia-en-mexico#.VreMD5PhDsk>

Medina, S., Veloz, J . (2013). Desarrollo orientado al transporte. México: ITDP México.

México Cycle Chic . (27 de septiembre de 2011). Guadalajara en The Copenhagenize Index Bicycles Friendly Cities 2011.. 19 de abril de 2016, de México Cycle Chic Sitio web: <http://www.mexicocyclechic.com/2011/09/empresa-copenhagenize-consulting-que.html>

MGR. (S/F). Mujeres grabando resistencias. 22 de abril de 2016, de Hysteria revista
Sitio web: <http://hysteria.mx/mujeres-grabando-resistencias/>

Moroy, A. (2013). Autos a vapor anteriores a 1900. 07 de febrero de 2016, de El País
Sitio web: <http://viajes.elpais.com.uy/2013/08/07/autos-a-vapor-antiores-a-1900/>

Municipio de Guadalajara. (14 de octubre de 2014). Inicia en Guadalajara Mi Bici Pública. 20 de abril de 2016, de Municipio de Guadalajara Sitio web: <http://portal.guadalajara.gob.mx/noticia/inicia-en-guadalajara-mi-bici-publica>

Mural. (Abril 2012). Los candidatos y sus propuestas en movilidad / voto informado. 19 de abril de 2016, de Bici 10 Sitio web: <http://www.bici10.org/2012/06/los-candidatos-y-sus-propuestas-en.html>

Naciones Unidas. (S/F). Gobernanza. 03 de diciembre de 2014, de ONU Sitio web: <http://www.un.org/es/globalissues/governance/>

Naess, A. (2007). Los movimientos de la ecología superficial y la ecología profunda: un resumen. Revista Ambiente y Desarrollo, vol. 23, pp. 98 - 101.

Navarro, A. (S/F). Progreso Tecnológico del Automóvil - 1478-1886. 10 de enero de 2016, de Federación autos antiguos Sitio web: http://www.federacionautosantiguos.org.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=14&Itemid=161

Navarro, P. (2010). La ingeniería de la bicicleta. España: Fundación ESTEYCO.

Núñez, C. (S/F). Educar para transformar transformar para educar. 10 de diciembre de 2015, de IMDEC A.C. Sitio web: https://docs.google.com/document/d/10GpRsYCbG3fVE4sMpeJeyqxc3SynatplmP3K2Gy3mA/edit?hl=en_US

ONU. (10 de julio de 2014). Más de la mitad de la población vive en áreas urbanas y seguirá creciendo. 22 de abril de 2016, de ONU Sitio web: <http://www.un.org/es/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>

Padilla, H. (12 de noviembre de 2006). Proponen Ciudad para ciclistas. 20 de abril de 2016, de Mural Sitio web: <http://www.bici10.org/2015/04/proponen-ciudad-para-ciclistas.html>

Parra, Marcela (2005). La construcción de los movimientos sociales como sujetos de estudio en América Latina. Athenea Digital , 8, P. 72-94.

Pérez, N. (19 de febrero de 2015). El Plan Ciclista Metropolitano tiene como meta dejar 200 kilómetros de ciclovías. 20 de abril de 2016, de La Jornada Jalisco Sitio web: <http://www.bici10.org/2015/02/el-plan-ciclista-metropolitano-tiene.html>

Pérez, G. (2007). Movimiento a Favor de la Bicicleta en Guadalajara. 15 de noviembre de 2015, de www.marcatextos.com Sitio web: <https://marcatextos.com/sin-categoria/movimiento-a-favor-de-la-bicicleta-en-guadalajara/>

Pérez, I. (09 de marzo del 2012). Piden dar continuidad al plan de ciclovías. 19 de abril de 2016, de Público Diario Sitio web: <http://www.bici10.org/2012/03/piden-dar-continuidad-al-plan-de.html>

Petzold, A. (2012). La reconquista de la calle. Hacia ciudades más humanas. 03 de abril de 2015, de Istmo Sitio web: <http://istmo.mx/2012/04/la-reconquista-de-la-calle-hacia-ciudades-mas-humanas/>

Preciado, K. (2011). Los imaginarios sociales sobre los objetos tecnológicos en la sociedad moderna, El caso del automóvil en la Zona Metropolitana de Guadalajara (tesis

de maestría). Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, Guadalajara, Jalisco.

Por la cerveza libre. (22 de marzo de 2012). Minerva, Bikla y Haz Cerveza se unen en el 1er Bicifest y lanzan la cerveza RILA. 19 de abril de 2016, de Por la cerveza libre Sitio web: <https://porlaciervezalibre.wordpress.com/2012/03/22/minerva-bikla-y-haz-cerveza-se-unen-en-el-1er-bicifest-y-lanzan-la-cerveza-rila/>

Ocegueda, G. (25 de octubre de 2010). Rehabilitan ciclovía. 18 de abril de 2016, de El Occidental Sitio web: <http://www.bici10.org/2010/10/rehabilitan-ciclovía.html>

ONU Hábitat (2014) Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. 10 de abril de 2014, de ONU Hábitat Sitio web: http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3

OMS, Organización Mundial de la Salud. (2011), Calidad del aire y salud, Nota descriptiva N°313. 05 de septiembre de 2014, de Organización Mundial de la Salud Sitio web: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>

OMS, Organización Mundial de la Salud. (2014). 7 millones de muertes cada año debidas a la contaminación atmosférica. 18 de octubre de 2015, de Organización Mundial de la Salud Sitio web: <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/es/>

OMS, Organización Mundial de la Salud. (2014). Calidad del aire (exterior) y salud . 18 de octubre de 2015, de Organización Mundial de la Salud Sitio web: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>

OMS, Organización Mundial de la Salud. (2015). Lesiones causadas por el tránsito . 27 de enero de 2016, de Organización Mundial de la Salud Sitio web: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/es/>

Organizaciones integrantes del Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara. (2011). Declaración de Guadalajara por una Movilidad Sustentable. 10 de noviembre de 2015, de Organizaciones integrantes del Consejo Ciudadano para la Movilidad Sustentable del Área Metropolitana de Guadalajara: Sitio web: <http://gdlenbici.org/2011/09/22/declaracion-de-guadalajara-por-una-movilidad-sustentable/>

Ramírez, Z. (11 de octubre). Tras marcha, Movilidad promete mayor protección a ciclistas. 20 de abril de 2016, de El Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/553385/6/tras-marcha-movilidad-promete-mayor-proteccion-a-ciclistas.htm>

Ramírez, Z. (06 de junio de 2013). MC presenta iniciativa de Movilidad. 19 de abril de 2016, de El Informador Sitio web: <http://www.elinformador.mx/jalisco/2013/462972/6/mc-presenta-iniciativa-de-movilidad.htm>

Rello, M. (2013). Tráfico vehicular, la principal fuente de contaminación auditiva. 18 de octubre de 2015, de Milenio Diario Sitio web: <http://www.milenio.com/jalisco/Trafico-vehicular-principal-contaminacion-auditiva0193180758.html>

Reyes, F. (septiembre de 2008). Camina por Guadalajara. 10 de diciembre de 2015, de Blog personal Sitio web: <http://felipeno.blogspot.mx/2008/09/camina-por-guadalajara.html>

Rodríguez, D. (30 de abril de 2001). Enfrenta Guadalajara 24 desafíos en vialidad. 20 de abril de 2016, de Mural Sitio web: <http://www.bici10.org/2001/04/enfrenta-guadalajara-24-desafios-en.html>

Romero, F. (19 de marzo de 2015). UdeG organiza primer concurso de fotografía sobre ruedas. 20 de abril de 2016, de Red 8 Sitio web: <http://www.red8.mx/udeg-organiza-primer-concurso-de-fotografia-sobre-ruedas/>

Romo, H. (02 de agosto de 2012). Masa Crítica de Santiago celebra este martes 7 de agosto #cicletada200 Plaza Italia desde las 20hrs.. 22 de abril de 2016, de Bicicultura Sitio web: <http://www.bicicultura.cl/masa-critica-de-santiago-celebra-este-martes-7-de-agosto-cicletada200-plaza-italia-desde-las-20hrs>

Rozzi, R. (2007). Ecología superficial y profunda: Filosofía ecológica. Revista ambiente y desarrollo, vol. 23, pp. 102 - 105.

RUM. (julio de 2013). 2do Taller de Fabricación de Señalética “Rutas Compartidas”. 19 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2013/07/12/2do-taller-de-fabricacion-de-senaletica-rutas-compartidas/>

S/A a. (21 de mayo de 2015). Villanueva promueve agenda ecológica en movilidad. 16 de abril de 2016, de EL Informador Sitio web: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2015/593378/6/villanueva-promueve-agenda-ecologica-en-movilidad.htm>

S/A b. (22 de abril de 2015). Busca Enrique Alfaro movilidad integral para Guadalajara. 16 de abril de 2016, de Movimiento Ciudadano Sitio web: <http://enriquealfaro.mx/noticias/busca-enrique-alfaro-movilidad-integral-para-guadalajara>

Saravia, M. (marzo de 2004). El significado de habitar. 03 de diciembre 2014, de Ciudades para un Futuro más Sostenible Sitio web: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n26/amsar.html>

Secretaria de Movilidad. (2015). Presenta SEMOV mapa de siniestralidad de accidentes viales y el anuario estadístico 2013. 18 de octubre de 2015, de Gobierno del Estado de Jalisco Sitio web: <https://jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/20762>

Secretaria de protección civil. (2013). Contaminación acústica en el Ciudad de México. 18 de octubre 2015, de Gobierno del Distrito Federal Sitio web: www.proteccioncivil.df.gob.mx/.../Diptico-ContaminacionAcustica.pdf

Seijas, A. (11 de abril de 2016). 3 de las ciudades más ciclo-inclusivas de la región. 16 de abril de 2016, de Banco interamericano de desarrollo Sitio web: <http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2016/04/11/ciudades-ciclo-inclusivas-2/>

Sepúlveda, L. (27 de agosto de 2014). Propondrá colectivo estudiantil mejoras a la Calzada Independencia. 20 de abril de 2016, de Universidad de Guadalajara Sitio web: <http://www.udg.mx/es/noticia/propondra-colectivo-estudiantil-mejoras-la-calzada-independencia>

Serrano, A. (2015). La participación ciudadana en México. 15 de julio de 2014, de Estudios políticos (México) Sitio web: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16162015000100005

Suárez, E; Hernández, B; Hess, S. (2002). Relación entre activismo proambiental y otras formas de participación social. Psychosocial Intervention, vol. 11, núm. 3, pp. 359-369.

Tarrow, S. (2004). La acción colectiva y los movimientos sociales, pag. 33-53

Tetreault, D. (2004). Una taxonomía de modelos de desarrollo sustentable. Espiral, vol. X, núm. 29,, pp. 45-80.

Tom Tom. (2013). Estambul, Ciudad de México y Moscú encabezan el ranking de paradas y arranques. 18 de octubre de 2015, de Castrol Sitio web: <http://www.castrol.com/esmx/mexico/about-us/news-events-alerts/istanbul-mexico-city-and-moscow-top-the-stop-start-index.html>

Torres, E. (2010). La ciudad desde los imaginarios urbanos. 13 de abril de 2014, de La ciudad viva Sitio web: <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=3569>

Valera, J. (30 de junio de 2014). Contraloría Social . 03 de diciembre de 2014, de SEDESOL Sitio web: https://www.prospera.gob.mx/Portal/wb/Web/contraloria_social

Vargas, D. (27 de febrero de 2015). “Leones Negros en Bici” entregó reconocimientos a colectivos ciclistas. 21 de abril de 2016, de Universidad de Guadalajara Sitio web: <http://www.udg.mx/es/noticia/leones-negros-en-bici-entrego-reconocimientos-colectivos-ciclistas>

Vargas, X. (2011). ¿Cómo hacer investigación cualitativa? . Guadalajara, México: ETXETA

Vivar, A. (21 de junio de 2010). Presentaron la iniciativa de Ley para la Promoción del Uso de la Bicicleta. 18 de abril de 2016, de La Jornada Jalisco Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2010/06/21/presentaron-la-iniciativa-de-ley-para-la-promocion-del-uso-de-la-bicicleta/>

Vivar, A. (02 de julio de 2011). Ciclistas protestan por falta de leyes para protegerlos. 19 de abril de 2016, de Crónica de sociales Sitio web: <https://cronicadesociales.org/2011/07/03/ciudadanos-representan-a-las-victimas-de-la-imprudencia-en-la-calle-para-pedir-proteccion/>

Viveros, A. (2005) Del derecho a saber al derechos a exigir. *Políticas de transparencia: ciudadanía y rendición de cuentas*. P83-103

Zamudio, D. Alvarado, V. (2015). Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana en las principales Zonas Metropolitanas del país. México: El poder del consumidor.